SCHL
Société canadienne d'hypothèques et de logement

CMHC
Canada Mortgage and Housing Corporation

Accessibilité des installations et services communautaires - Problèmes et solutions

Rapport de recherche

Novembre 1983

Canada

La Société canadienne d'hypothèques et de logement, l'organisme du logement du gouvernement du Canada, a pour mandat d'appliquer la Loi nationale sur l'habitation.

Cette loi a pour objet d'aider à améliorer les conditions d'habitation et de vie au Canada. C'est pourquoi la Société s'intéresse à tout ce qui concerne l'habitation, l'expansion et le développement urbains.

Aux termes de la Partie V de la Loi, le gouvernement du Canada autorise la SCHL à affecter des capitaux à des recherches sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et à publier et diffuser les résultats de ces recherches. La SCHL a donc une obligation légale de veiller à ce que tout renseignement de nature à améliorer les conditions d'habitation et de vie soit connu du plus grand nombre possible de personnes ou de groupes de personnes.

La présente publication est l'un des nombreux moyens d'information que la SCHL a produits avec l'aide de capitaux du gouvernement fédéral.

Dossier SCHL n° 5540-2

ACCESSIBILITÉ DES INSTALLATIONS ET SERVICES COMMUNAUTAIRES

PROBLÈMES ET SOLUTIONS

Rédigé pour la

Division de l'évaluation des propositions

Société canadienne d'hypothèques et de logement

par

Associated Planning Consultants Inc.

Toronto (Ont.)

Expert-conseil principal: Pamela J. Cluff

Directeur du projet pour la SCHL: Jean-Rémi Champagne

Cette étude a été financée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement, mais elle n'exprime que l'opinion personnelle des auteurs et n'engage aucunement la responsabilité de la Société.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Remerciements.....vii

Description de l'étude.....ix

1. INTRODUCTION 1.....1

2. COMMUNAUTÉ ET INCAPACITÉ-DÉFINITIONS.....5

3. ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR..... 9

Problèmes.....9
Solutions recommandées.....10
Solutions appliquées.....19
Commentaires.....20

4. TRANSPORTS EN COMMUN..... 23

Problèmes..... 23
Solutions recommandées.....24
Solutions appliquées.....30
Commentaires.....33

5. TRANSPORTS INDIVIDUELS ET STATIONNEMENT.....35

Problèmes.....35
Solutions recommandées.....36
Solutions appliquées.....41
Commentaires.....42

6. BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS PUBLICS.....45

Problèmes.....45
Solutions recommandées.....46
Solutions appliquées.....61
Commentaires.....64

7. PRESTATION DE SERVICES.....67

Problèmes.....67
Solutions recommandées.....68
Solutions appliquées.....74
Commentaires.....79

8. RESUMÉ DES PRINCIPES.....87

REMERCIEMENTS

La firme "Associated Planning Consultants" remercie tous ceux qui lui ont apporté leur concours partout au Canada, notamment le personnel de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, les associations, les membres des collectivités, les responsables des services et les administrations municipales et régionales. Elle remercie particulièrement le groupe ressource et le comité de révision de la SCHL qui ont collaboré à cette étude.

Pamela J. Cluff
Directeur de projet

DESCRIPTION DE L'ÉTUDE

En accordant le contrat de cette étude, la Société canadienne d'hypothèques et de logement a précisé qu'elle avait pour objet d'identifier les éléments qui favorisent l'accessibilité des habitations et d'indiquer les moyens qui permettront d'atteindre cet objectif.

En plus de répondre à cette demande, le présent rapport de recherche vise à:

décrire les difficultés qu'entraîne la création de communautés au sein desquelles les personnes handicapées peuvent vivre de façon autonome et satisfaire à leurs besoins au mieux de leurs aptitudes;

analyser les difficultés ou les solutions issues de la législation en vigueur, des programmes d'aide, des mécanismes de financement et des pratiques administratives qui ont un retentissement sur la possibilité pour les personnes handicapées d'habiter dans ces habitations;

délimiter les secteurs de responsabilité afin de réaliser des milieux communautaires accessibles (dépourvus d'obstacles) et favorables aux personnes handicapées comme aux autres groupes.

Bien que rédigée spécialement à l'intention des personnes handicapées, l'étude se veut également un document de référence utile aux urbanistes, aux administrateurs locaux, aux architectes et aux aménageurs.

Elle représente le rapport final des recherches sur l'accessibilité des milieux communautaires commandées par la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Après avoir défini, aux fins de l'étude, les termes "communauté" et "handicapé", le document présente les cinq parties suivantes:

- environnement extérieur
- transports en commun
- transports individuels et stationnement
- édifices et installations publics
- prestation de services.

Une fois énoncé le principe fondamental dans chacun de ces domaines, les auteurs analysent sous les rubriques suivantes, les obstacles auxquels se heurtent les personnes handicapées:

- obstacles matériels
- obstacles administratifs et juridiques
- obstacles à l'accessibilité des services.

Viennent ensuite les solutions recommandées, quelques exemples de solutions appliquées au Canada et des commentaires. Le dernier chapitre, "Résumé des principes", donne une vue d'ensemble des recommandations présentées dans l'étude.

Une monographie séparée, qui analyse de façon plus détaillée et quelque peu théorique les questions touchant l'accessibilité, a été présentée à la SCHL en décembre 1982 (Rapport d'étude *). Elle renferme une bibliographie complète, la liste des personnes ressources et des remerciements.

Il importe de noter que le cadre de la recherche, tel que défini par la SCHL, devait englober tous les éléments communautaires à l'extérieur du logement des personnes handicapées. L'importante question de l'habitation elle-même n'est donc pas considérée dans la présente étude. Certains de ses aspects ont toutefois été analysés dans le Rapport d'étude.

Méthodologie

Les auteurs se sont renseignés à la fois auprès de sources primaires et secondaires, afin d'obtenir une vue d'ensemble des problèmes et solutions touchant l'accessibilité des installations et services communautaires.

L'information provient de la documentation disponible, d'un groupe ressource très compétent, de rencontres des membres des collectivités et des responsables de services dans les cinq grandes région du Canada ainsi que des réactions à un document de travail largement diffusé.

Les recherches ont débuté à l'été 1981 et un premier rapport a été présenté à la SCHL en décembre de la même année. L'information qu'il contenait a été résumée, épurée et revue à la demande de la SCHL et un nouveau rapport a été soumis en mai 1982. Ce Rapport d'étude et le présent document exposent au complet les résultats des recherches entreprises.

L'équipe de travail et le groupe ressource se composaient de personnes spécialisées dans le domaine de la recherche, de la législation, de l'aménagement, de la planification et de la dispensation des soins.

---

*Rapport d'étude révisé présenté en mai 1982. Peut être emprunté au Centre canadien de documentation sur l'habitation, SCHL, chemin de Montréal, Ottawa, Canada K1A 0P7 (613-748-2365).

INTRODUCTION

Malgré une évolution rapide dans d'autres secteurs de la société et les attentes croissantes de générations successives, les personnes handicapées se heurtent encore à des attitudes traditionnelles; on croit notamment que la société doit "prendre soin" d'eux. Cette attitude se traduit par le placement de nombre d'entre eux dans des établissements sociaux et par l'absence d'une législation et de services qui les encouragent et les aident à participer à la vie normale en société.

On trouve maintenant quelques habitations pour personnes handicapées au sein des collectivités; cependant, à défaut d'installations communautaires et de services personnels appropriés, vivre de façon autonome reste un rêve pour beaucoup de ces personnes. La présente étude examine la communauté dans son ensemble afin de voir jusqu'à quel point elle est orientée vers les besoins des occupants handicapés.

La commodité la plus nécessaire aux personnes handicapées dans les endroits où elles vivent, c'est l'accessibilité. Les logements construits pour ces occupants ne peuvent être une réussite que s'ils se trouvent dans un milieu dépourvu d'obstacles matériels et offrant un accès aux magasins, aux moyens de transport, aux lieux de récréation, de travail et d'éducation, ainsi qu'aux services et ressources communautaires essentiels. Cette accessibilité totale exige la coopération des urbanistes, des promoteurs commerciaux, des propriétaires d'établissements publics, des autorités responsables des secteurs récréatif et éducatif, et d'autres encore.

Outre l'environnement, il existe d'autres obstacles moins tangibles. Le manque de possibilités de s'instruire ou de travailler et l'absence de revenu réduisent les chances d'un individu d'exercer, dans la société, les choix qui vont de soi pour la plupart d'entre nous. De plus, les personnes handicapées ont des besoins particuliers, en matière de soins personnels et médicaux par exemple, qui doivent être satisfaits pour qu'elles soient en mesure de survivre dans la communauté.

L'objectif philosophique qui motive la prestation de services aux personnes handicapées repose sur la création d'un réseau de services communautaires offerts à tous ceux qui en ont besoin. La présente étude donne des exemples des services nécessaires et de leur cadre organisationnel afin d'aider ceux qui cherchent à rendre leur communauté totalement accessible.

Les contraintes dues aux règlements de zonage, d'utilisation ou d'occupation des logements, et à d'autres règlements, alliées aux difficultés plus importantes de financement, compliquent énormément la recherche de solutions appropriées.

Il n'existe aucune structure simple ou unique grâce à laquelle les autorités en matière d'habitation, au niveau provincial ou municipal, sont

en mesure de coordonner le travail des urbanistes, des planificateurs sociaux et des responsables des services à la communauté. Les projets qui ont été couronnés de succès sont généralement dus au travail en commun de groupes sans but lucratif, de services de logement municipaux éclairés et de services sociaux.

Aucune loi ne rend obligatoire l'accessibilité des habitations et des communautés. Une telle réalisation n'entrainant pas non plus de profits immédiats, le secteur privé refuse d'en prendre la responsabilité.

Le secteur public, municipal ou provincial, représente une solution de rechange par rapport aux organismes privés sans but lucratif. Les autorités du secteur public sont en mesure de constater la nécessité d'offrir un vaste choix de logements et de services communautaires qui répondent aux besoins de toute une gamme de locataires et de propriétaires handicapés.

Peu de recherches ont été faites sur les collectivités où vivent des personnes handicapées. Les solutions proposées sont généralement pensées en fonction de cas particuliers plutôt qu'en fonction du cadre communautaire. Même si de nombreuses personnes handicapées ont besoin de services d'aide importants pour pouvoir vivre seules, il faut néanmoins prévoir toute une gamme d'options correspondant aux différences d'incapacités, de revenus personnels et de situations familiales. Il est donc nécessaire de trouver des solutions qui répondent à tous les besoins.

L'accessibilité des services communautaires doit être considérée au sens large du terme; elle englobe l'accès des lieux, l'admissibilité, la possibilité d'utilisation, la pertinence et le coût. Les liens entre les services sont l'information, la communication, le transport et l'instruction. Ces liens font partie intégrante du contexte communautaire, mais ils ont été largement ignorés comme sources d'aide aux personnes handicapées.

Les recherches entreprises dans le cadre de cette étude ont révélé que de nombreuses tentatives ont été faites pour résoudre les problèmes d'accessibilité. Beaucoup ne se sont pas révélées satisfaisantes, soit financièrement soit socialement.

Les solutions doivent tenir compte des attentes sociales, des restrictions financières, du moment approprié, du contexte législatif et de la pertinence pour l'usager. Le présent document tente d'indiquer des solutions appropriées.

Il ne traite pas seulement des contraintes relatives à l'accessibilité des communautés, mais également des mécanismes d'aide déjà en place et utilisés avec succès; en outre, il circonstrit les problèmes.

Il faut espérer que cette étude et toutes celles que la Société canadienne d'hypothèques et de logement entreprend depuis l'Année internationale des personnes handicapées contribueront, non seulement à

assurer l'accessibilité des logements, mais aussi à créer des installations et des services communautaires totalement accessibles et adaptés aux personnes handicapées.

2. COMMUNAUTÉ ET INCAPACITÉ - DÉFINITIONS

Communauté

Pour les besoins de ce document, il a fallu trouver une définition du terme communauté qui identifie clairement les éléments favorisant son accessibilité aux personnes handicapées.

Le terme "communauté" a servi dans divers contextes à décrire l'environnement immédiat d'une personne ou un milieu plus large. Toutefois, depuis quelques années, on l'applique couramment à l'analyse subjective qu'une personne fait de son environnement, de ses intérêts et de son entourage.

On a fait valoir avec raison que les personnes handicapées ne perçoivent pas leur communauté comme les autres habitants du même endroit. C'est l'incapacité physique ou mentale, jointe à des difficultés économiques et à des obstacles architecturaux et autres, qui détermine les possibilités d'utilisation d'un quartier. Les frontières de la communauté dans laquelle vit une personne handicapée sont donc établies en fonction des obstacles qui la limitent plutôt que par des points géographiques.

Comme le degré d'adaptation personnelle varie considérablement et dépend, jusqu'à un certain point, du type d'incapacité, de l'âge et des antécédents de chacun, il est difficile de définir la "communauté" comme le font généralement les handicapés. Qu'il suffise de dire que l'idée dont on se fait de sa communauté n'est qu'une perception subjective de cette communauté.

Pour de nombreuses personnes, le mot communauté signifie:

- le lieu d'habitation et ses abords immédiats
- l'existence de certains services
- la sécurité que procurent des lieux familiers
- l'amitié et les relations sociales
- les frontières du quartier.

Ceux qui ne sont pas handicapés peuvent en général changer assez facilement de lieu d'habitation. Ils peuvent aisément utiliser les services de leur nouveau quartier et continuer à fréquenter leurs amis qui, pour la plupart, viennent d'un autre milieu (travail, école) que le voisinage immédiat. Par contre, les personnes handicapées, limitées par leur manque de mobilité et par les barrières matérielles, ne peuvent pas déménager aussi facilement. L'accessibilité aux logements, aux services et aux débouchés leur pose des problèmes. À cause précisément de leur handicap, ces personnes sont également frappées par un taux de chômage élevé et elles touchent un faible revenu. Puisqu'il leur est plus difficile de trouver une communauté offrant un certain degré d'accessibilité, il ne leur est pas facile de changer de milieu.

Pour augmenter les possibilités de vie autonome des personnes handicapées, les urbanistes doivent intégrer le milieu physique et l'environnement subjectif. L'accessibilité des lieux ne suffit pas à elle seule. Pour ces personnes, il existe d'autre éléments indispensables à une vie autonome au sein de la communauté. Il faut donc mesurer la disponibilité et l'accessibilité en fonction des critères suivants:

- moyens de transport appropriés
- établissements et services de santé appropriés
- installations et services sociaux et communautaires
- possibilités d'instruction dans des établissements appropriés
- possibilités d'emploi et services de placement.

Les personnes handicapées sont limitées par:

- leur degré de mobilité personnelle
- le manque d'accessibilité des lieux
- l'absence de moyens de transport appropriés
- un revenu insuffisant
- la rareté des logements sociaux
- le manque de services médicaux et sociaux.

Par conséquent, ils sont fréquemment confinés dans un quartier donné où ils peuvent trouver les éléments qui leur conviennent du point de vue accessibilité et utilisation.

Dans ce rapport de recherche, on se propose de signaler les facteurs qui empêchent les handicapés d'utiliser les installations et les services communautaires et de montrer comment on peut éliminer ces obstacles.

Incapacité ou handicap

Trop souvent, les mots "incapacité" et "handicap" sont indifféremment utilisés pour désigner l'état physique ou mental de certaines personnes. Aux fins de notre étude, nous reprenons la définition que les Nations Unies ont adoptée pour le mot "handicapé", à savoir:

Toute personne incapable de satisfaire par elle-même, totalement ou partiellement, aux nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale, par suite d'une déficience, congénitale ou accidentelle, au niveau de ses capacités physiques ou mentales.

Du point de vue fonctionnel, nous considérons comme souffrant d'incapacité les personnes suivantes:

- les handicapés moteurs
- les semi-handicapés moteurs
- les handicapés moteurs cérébraux
- les handicapés sensoriels
- les handicapés temporaires
- les handicapés mentaux.

Nous utilisons toujours le mot "handicap" dans le sens adopté par l'Organisation mondiale de la santé, à savoir:

Un désavantage résultant de l'invalidité ou de l'incapacité.

Il représente pour l'individu les conséquences sociales et environnementales de son incapacité ou de son invalidité.

Étant donné ces définitions, il est juste de supposer qu'une incapacité ne devient un handicap que lorsqu'il existe des conditions défavorables dans l'environnement et le milieu social.

ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR

ÉNONCÉ: LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À L'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET POUVOIR EN PROFITER

Problèmes

Les personnes handicapées n'ont pas accès à l'environnement extérieur, à cause de barrières matérielles, administratives et juridiques et d'obstacles à l'accessibilité des services.

Barrières physiques

Ces obstacles sont liés aux défauts de conception ou d'aménagement ou au manque de cohésion des éléments suivants:

- voies piétonnes
- bordures de trottoir
- passages protégés
- rampes
- escaliers
- mains-courantes/garde-corps
- murs/clôtures
- barrières
- bornes
- aires de repos et d'agrément
- plantations
- obstructions
- éclairage
- signalisation

Barrières administratives et juridiques

Ces obstacles se manifestent par l'absence d'entente au sujet des politiques, des priorités dans la mise en oeuvre des programmes, des critères d'aménagement et des modes de financement.

Il existe un manque d'uniformité dans la législation au sujet de ce qui constitue des barrières physiques à l'extérieur des logements.

La décision d'aménager des lieux sans obstacles est laissée à chaque municipalité et elle se fonde sur:

les besoins perçus ainsi que les attitudes et les réactions face à ces besoins;

l'existence de politiques et de programmes d'accessibilité;

le nombre de maisons nouvelles ou rénovées nécessaires;

le contexte économique qui permettra ces modifications.

Il existe peu de mécanismes juridiques qui assurent l'application des normes d'accessibilité dans le cadre général de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Obstacles à l'accessibilité des services

De nombreuses personnes handicapées n'ont qu'un accès limité aux services offerts dans leur communauté.

A chaque palier administratif, les administrateurs locaux, les urbanistes, les architectes et les aménageurs ne savent rien trop souvent du lien qui existe entre les divers aspects relatifs à l'accessibilité.

Solutions recommandées

Barrières physiques: solutions recommandées

Les critères d'aménagement suivants proviennent des normes et directives suivantes: Supplément N°5 au Code national du bâtiment du Canada, partie 10 du Code du bâtiment de la Colombie-Britannique, et Accessibility Standards de la Saskatchewan.

Voies piétonnes

Les voies piétonnes (en terre battue ou en dur) doivent avoir une surface ferme et lisse, sans dénivellation, antidérapante par tous les temps et ne présentant aucun risque.

Elles doivent avoir une largeur minimale de 1,5 m; lorsque celle-ci est inférieure à 1,5 m, il faut aménager une aire de 2 m de large sur 1,5 m de long tous les 30 m au maximum.

Lorsque de grandes surfaces ou de longues sections ont un revêtement de petits éléments, comme des briques ou des pierres, ceux-ci doivent reposer sur une base solide et les joints doivent affleurer les surfaces avoisinantes. La largeur des joints ne doit pas dépasser 13 mm.

Lorsque la pente d'une voie piétonne excède 1:20, il faut construire cette voie conformément aux critères régissant les rampes.

Les voies piétonnes dont la pente est continue, mais inférieure à 1:20 doivent avoir des paliers à certains intervalles.

Lorsque des allées d'automobiles ou des routes coupent les voies piétonnes, la priorité doit être accordée au passage des piétons.

Les grilles d'égout, les trous d'homme, etc., situés sur les voies piétonnes ne doivent pas entraver la circulation, ni présenter de danger pour les

handicapés moteurs ou pour les mal-voyants. Les grilles et les bouches d'égout doivent affleurer la surface des voies. Les barreaux des grilles ne doivent pas avoir un espacement supérieur à 13 mm et ils doivent être perpendiculaires au sens de la marche.

Les voies piétonnes doivent être au niveau de l'entrée des bâtiments. La pente prévue pour l'écoulement des eaux du perron ne doit pas être supérieure à 1:50. Le perron doit s'étendre au moins jusqu'à 1,5 m devant la porte et jusqu'à 500 mm du côté de la poignée.

Les objets inamovibles ou massifs et les panneaux de signalisation ne doivent pas déborder sur la voie piétonne, à moins d'être placés à une hauteur de 2,25 m.

Lorsqu'un jardin jouxte la voie piétonne, il faut veiller à ce que les plantes ne débordent pas sur la voie et ne produisent pas de débris dangereux (baies, noix, par exemple).

Il faut poser une main-courante ou un garde-corps aux endroits voulus.

Bateaux

Il faut prévoir une abaissement ou bateau dans le trottoir ou dans tout autre obstacle de faible hauteur entre une route et une voie piétonne.

Il faut prévoir un bateau dans les trottoirs à chaque croisement de route ou d'allée, à l'entrée des parcs de stationnement et dans les îlots séparateurs.

La couleur ou la texture des bateaux et celle des voies piétonnes doivent contraster.

La surface des bateaux doit être exempte de joints, antidérapante et bien drainée en hiver.

Les critères d'aménagement des abaissements ou bateaux doivent être uniformes à l'intérieur d'une municipalité et, préférablement, d'une région.

Passages protégés

Ces passages sont considérés comme une prolongation des voies piétonnes et doivent donc être aménagés selon les mêmes critères.

Ils doivent être suffisamment larges pour permettre le passage simultané de deux fauteuils roulants et aboutir aux rampes des trottoirs.

Lorsque le passage protégé coupe un îlot séparateur, la surface de l'îlot doit être abaissée au niveau du passage.

La surface du passage et celle de l'îlot traversé doivent avoir une couleur distincte ou une texture différente pour les mal-voyants.

Les passages protégés doivent être aménagés de façon à être bien visibles des personnes motorisées et des piétons.

Les îlots séparateurs doivent être suffisamment larges (au moins 1,2 m par exemple) pour que les fauteuils roulants n'empiètent pas sur la chaussée en attendant de traverser.

Sur les îlots séparateurs, il faut prévoir des garde-corps, poteaux ou autres dispositifs d'appui pour les personnes sur le point de traverser, mais ils ne doivent pas empiéter sur le passage.

Les feux de circulation doivent être réglés de façon que les personnes âgées et les personnes en fauteuil roulant aient le temps de traverser en toute sécurité.

Ils doivent être conçus de façon à être bien visibles malgré la réverbération du soleil ou l'éclairage de nuit.

Le pictogramme rouge interdisant le passage est utile. Les signaux permettant le passage doivent se voir facilement. Lorsque les poteaux sont dotés de boutons-poussoirs de commande, ceux-ci doivent être à la portée des personnes en fauteuil roulant.

Il faut prévoir des signaux sonores supplémentaires qui indiquent aux handicapés visuels à quel moment ils peuvent traverser en toute sécurité.

Rampes

La rampe est un plan incliné entre deux niveaux. Elle permet aux personnes en fauteuil roulant ou aux handicapés moteurs de franchir des dénivellations.

Les abords des rampes doivent être dégagés et plats sur une surface de 1,5 m^2 pour permettre les manoeuvres en fauteuil roulant.

Les paliers inférieur et supérieur de la rampe doivent être dotés de repères tactiles pour les mal-voyants.

La pente des rampes ne doit pas dépasser 1:12 (1:20 est l'idéal).

La largeur des rampes doit, si possible, permettre le croisement de deux piétons. La largeur minimale est de 914 mm, mais on recommande 1,5 m aux endroits très fréquentés.

Les rampes doivent pouvoir supporter une charge d'au moins 4,75 kPa/m^2.

Les rampes et les paliers doivent être dotés, de chaque côté, d'un rebord vertical pouvant arrêter un fauteuil roulant. Ces glissières ou guide-roues doivent avoir une hauteur minimale de 75 à 100 mm et une largeur de 150 mm.

Lorsque la longueur d'une rampe dépasse 9,75 m, il faut prévoir des paliers intermédiaires à un intervalle maximal de 9 m. Ces paliers doivent avoir une longueur minimale de 1,5 m ou être de la même largeur que la rampe si celle-ci a plus de 1,5 m de largeur.

La surface des rampes extérieures doit être antidérapante par tous les temps.

Il faut prévoir un bon écoulement des eaux sur les rampes et veiller à ce que leur surface soit toujours exempte de glace, de neige et de débris.

Les paliers inférieur et supérieur des rampes doivent être placés dans des endroits où l'eau ne peut s'accumuler.

Toutes les rampes doivent être munies, si possible, d'une main-courante de chaque côté qui se prolonge sur une longueur minimale de 300 mm au-delà de chaque extrémité.

Escaliers

Généralement, les personnes âgées et les personnes semi-ambulatoires franchissent plus facilement un escalier qu'une rampe. Les escaliers doivent être conçus de façon à demander le moins possible d'énergie physique.

Les architectes doivent éviter d'installer un escalier aux endroits où il faut moins de trois marches.

Toutes les marches d'un escalier doivent avoir la même largeur de giron et la même hauteur de contremarche.

Les contremarches doivent avoir une hauteur d'au moins 160 mm et d'au plus 180 mm.

Les girons doivent être assez profonds pour loger tout le pied. La profondeur idéale est de 250 mm.

La surface des marches doit être antidérapante par tous les temps.

La hauteur maximale entre les paliers peut varier, mais elle ne doit en aucun cas dépasser 2,7 m. Pour les escaliers extérieurs sans main-courante ni appui latéral, elle doit être de 1,2 m et pour les escaliers abrités, de 1,8 m.

Les nez des marches doivent être arrondis ou chanfreinés et être d'une couleur différente de celle des contremarches et des girons. Le nez de marche arrondi est préférable.

Il faut prévoir des repères tactiles sur les côtés des escaliers.

Tout escalier d'accès doit être assez large pour permettre le croisement de deux piétons. La largeur hors-tout doit être de 1,6 m, ou plus lorsque l'endroit est très fréquenté.

Tout escalier doit être doté d'une main-courante sur au moins un côté.

La main-courante posée de chaque côté doit se prolonger sur une longueur de 610 mm à 1 m à chaque bout.

Les escaliers doivent être toujours bien éclairés, de manière à ne jamais présenter de danger. La lumière doit être dirigée vers le bas, en direction des contremarches, de façon que les girons ne soient pas dans l'ombre.

Mains-courantes

Les mains-courantes et les garde-corps doivent fournir un point d'appui ininterrompu dans les escaliers et sur les rampes.

Les mains-courantes doivent continuer sur toute la longueur des paliers.

Les joints, supports, etc., qui font saillie, ne doivent pas empêcher la main de glisser tout le long de la main-courante.

Il est préférable, pour le confort de la main, que les mains-courantes et les garde-corps aient une forme circulaire ou ovale d'un diamètre de 40 à 50 mm.

Le prolongement des mains-courantes doit être si possible supporté, par un mur par exemple, plutôt que libre.

Il doit y avoir un espace pour la main de 40 mm entre la main-courante et le mur. La surface du mur adjacent ne doit pas être rugueuse.

Lorsque la main-courante ou le garde-corps est entièrement encastré dans le mur, il doit y avoir un espace libre de 150 mm entre le dessus de la main-courante ou du garde-corps et le haut de l'évidement, ainsi qu'un espace entre le bas de l'évidement et le dessous de la main-courante ou du garde-corps.

Les extrémités de la main-courante doivent être repliées vers le bas ou vers le mur, pour signaler aux handicapés visuels la fin de l'escalier ou de la rampe.

La hauteur entre la surface de la rampe et le dessus d'une main-courante simple doit être de 810 à 900 mm.

Il faut placer une main-courante de chaque côté des escaliers, à une hauteur de 840 mm entre la partie supérieure des marches et le dessus de la main-courante; la hauteur entre le dessus de la main-courante et la surface des paliers doit être de 810 à 900 mm.

Il est conseillé d'installer sur les rampes une seconde main-courante à faible hauteur pour les enfants et les personnes en fauteuil roulant. Lorsqu'il y a deux mains-courantes, celle du haut doit être à une hauteur de 900 mm à 1 m et celle du bas, à 710 mm.

Les mains-courantes et les garde-corps dans les espaces libres ne doivent pas présenter de risques pour les handicapés visuels.

Les changements de profil ou de direction d'une main-courante servent de repère tactile aux handicapés visuels et leur indiquent la longueur ou la direction de l'escalier.

Lorsque la main-courante mène vers un endroit qui présente des risques, on peut l'encocher ou la moleter en guise de repère tactile pour les handicapés visuels.

Toute ouverture dans un plancher ou dans le pourtour des paliers, balcons, terrasses ou porches doit être munie d'un garde-corps.

Murs

Les murs de soutènement bas servent à retenir la terre et à diviser les différentes parties d'un terrain, mais ils peuvent aussi remplir d'autres fonctions.

Les murs de soutènement bas peuvent servir d'appui ou de siège lorsque leur hauteur est comprise entre 600 et 900 mm.

Les murs de soutènement bas doivent avoir une hauteur qui permette aux personnes en fauteuil roulant et aux autres d'y poser des paquets, soit entre 600 et 900 mm, ou 1200 mm.

Les murs-sièges doivent être conçus de façon à accueillir des handicapés moteurs; la hauteur conseillée est de 450 à 550 mm et la profondeur, de 300 mm.

Une voie piétonne formée de murs de soutènement d'une hauteur de 600 mm ou plus doit être bordée par une main-courante.

Les murs de plus de 1,2 mm de hauteur doivent être munis d'une main-courante comme aide supplémentaire aux personnes handicapées.

La surface des murs adjacents aux voies piétonnes doit être lisse.

Lorsqu'un mur se trouve près d'une voie piétonne, il faut veiller à ce que les trous d'évacuation d'eau ne débouchent pas sur cette voie, à moins d'avoir prévu un réseau d'écoulement efficace le long du mur.

Les tuyaux d'écoulement ne doivent pas déborder sur les voies piétonnes.

Barrières

Les barrières des voies piétonnes extérieures doivent répondre aux mêmes critères que les portes.

L'ouverture des barrières doit permettre le passage d'un fauteuil roulant (largeur minimale de 860 mm).

Le mécanisme d'ouverture des barrières doit être à levier.

Le bas des barrières installées dans des endroits très fréquentés devrait être recouvert d'un garde-pieds.

Le mécanisme de fermeture automatique des barrières doit être à action lente.

La force à exercer pour ouvrir une barrière ne doit pas dépasser 55 kPa, l'idéal étant de 35 kPa. L'installation d'un mécanisme d'ouverture automatique est conseillée.

Bornes

Les bornes sont fréquemment utilisées pour canaliser la circulation; leur taille et leur espacement doit permettre le passage des fauteuils roulants, sans présenter toutefois de risques pour les handicapés visuels. L'espacement idéal est de 910 mm.

Les bornes doivent être d'une couleur différente des matériaux environnants et être bien éclairées.

Aires de repos

Il faut prévoir des aires de repos le long des voies piétonnes de plus de 60 m de longueur.

Les aires placées dans un enfoncement doivent être suffisamment larges pour loger un banc et un fauteuil roulant. L'espace sur le côté du banc doit avoir une surface minimale de 1,2 m sur 810 mm pour qu'une personne puisse s'y tenir debout ou passer de son fauteuil au banc. La hauteur du banc doit être de 430 à 500 mm avec retrait au bas de 75 mm pour permettre à un handicapé de quitter son fauteuil roulant.

Des accoudoirs peuvent constituer des points d'appui utiles pour les personnes handicapées, mais il ne faut pas les placer aux extrémités du banc.

Plantations

Les plantes doivent être soigneusement sélectionnées afin de ne pas gêner la circulation des piétons.

Les plantes disposées le long des voies piétonnes et dans les aires de repos ne doivent pas empiéter sur les passages à moins d'être à plus de 2,25 m de hauteur.

Les arbres et les buissons surplombant les voies piétonnes ne doivent pas rejeter une trop grande quantité de débris (baies, graines, etc.) car ceux-ci, une fois mouillés, peuvent rendre les voies glissantes.

Des plantes dangereuses ou épineuses ne doivent pas être disposées près des voies piétonnes.

Les plantations peuvent servir de pare-vent et d'écran solaire naturels.

Les plantes peuvent empêcher la fonte de la neige et de la glace sur les voies piétonnes, les escaliers et les rampes; il faut donc tenir compte de ce facteur avant de les planter.

Les plantations peuvent servir à canaliser la circulation piétonne dans des aires publiques ou dangereuses.

Il est essentiel de bien entretenir tous les arbres et les plantes.

Obstructions

Les panneaux de signalisation, haubans, parcomètres et prises électriques pour le chauffage des moteurs d'automobiles ne doivent pas déborder sur les voies piétonnes car ils représentent un danger pour les handicapés visuels ou moteurs.

Les panneaux de publicité ou de signalisation, les poubelles, les distributeurs, les boîtes aux lettres et les autres accessoires doivent être placés près des voies piétonnes sans empiéter sur celles-ci. On peut prévoir une bande spéciale le long du trottoir pour recevoir ces accessoires.

Cette bande spéciale doit se distinguer de la voie piétonne par des repères visuels ou tactiles qui aident les handicapés sensoriels.

Éclairage

L'éclairage doit faire ressortir les escaliers, les mains-courantes, les rampes, les installations et les obstructions. Alors que le niveau et la qualité de l'éclairage pour les handicapés visuels peuvent varier, une répartition uniforme de la lumière, l'élimination de la réverbération et des reflets et la diminution des ombres tendent à améliorer la vision d'une personne. (A l'extérieur, on recommande un minimum de 50 lx).

Les plafonniers permettent une distribution plus uniforme de la lumière que les appliques basses.

Les appareils d'éclairage doivent être placés de façon que les zones de lumière se recoupent à une hauteur suffisante pour éclairer verticalement les personnes.

Il faut prévoir un éclairage supplémentaire au niveau du sol ou d'autres plafonniers pour bien marquer les endroits dangereux. L'éclairage à faible hauteur doit être placé de façon à éliminer la réverbération.

Lorsqu'une voie piétonne est essentiellement éclairée par des appareils à faible hauteur, l'éclairage périphérique doit être suffisant pour éclairer les abords immédiats.

Les poteaux et les réverbères doivent être placés de façon à ne pas gêner la circulation des piétons ou des véhicules.

On doit installer des appareils d'éclairage incassables aux endroits où l'on craint le vandalisme.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées (voir figure 1)

Les méthodes actuelles de planification communautaire et sociale favorisent la participation du public aux prises de décision. En conséquence, les personnes qui souhaitent l'accessibilité de l'environnement extérieur peuvent influer sur les décisions.

Des politiques et des critères d'aménagement convenant à tous doivent être établis par un organisme provincial comprenant:

- un représentant des organisations de citoyens
- des représentants de tous les paliers administratifs
- un représentant des commissions fédérale et provinciale des droits de la personne
- des urbanistes et des planificateurs sociaux
- des architectes, des aménageurs et des paysagistes.

Un comité consultatif doit recommander les critères qui seront intégrés dans la législation.

Il faut préparer et adopter des mesures législatives à tous les paliers administratifs, par exemple:

Le gouvernement fédéral doit inclure les recommandations des comités consultatifs et de recherche dans la législation régissant les installations relevant de sa compétence;

les lois provinciales relatives à la planification doivent fournir le cadre législatif nécessaire;

les règlements municipaux doivent garantir l'application de ces lois au niveau local.

Il faut prévoir au niveau local des mécanismes d'application de ces lois.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions recommandées

Une meilleure connaissance et une meilleure réalisation de la planification sociale, en tant que complément de l'aménagement du territoire urbain, permettraient d'assurer aux personnes handicapées une plus grande accessibilité aux services et autres possibilités qu'offrent les quartiers résidentiels et les autres communautés urbaines.

Les municipalités doivent s'assurer que le personnel des services d'aménagement et des autres services pertinents connaît bien et favorise les éléments et les stratégies de leur planification sociale.

Des séminaires et des ateliers de formation obligatoires sur l'accessibilité doivent être constamment offerts à toutes les personnes qui s'occupent de planification urbaine et sociale.

Il faut établir un réseau de communication et de mécanismes administratifs entre les divers services, départements et ministères pour que les décisions prises par l'un d'entre eux soient comprises, appliquées et appuyées par les autres.

Solutions appliquées

Obstacles matériels: solutions appliquées

La plupart des municipalités ont déjà décidé (officiellement ou non) de construire automatiquement des rampes de trottoir ou bateaux dans les secteurs en construction ou en rénovation.

Dans le Grand Toronto, par suite de pressions politiques exercées par les personnes handicapées, un Groupe de travail (The Mayor's Task Force) a été formé en 1973 relativement aux personnes handicapées et aux personnes âgées. Il a recommandé de veiller à ce que les personnes handicapées aient accès à tous les services et commodités qu'offre la ville de Toronto. En outre, le service de planification et de développement de la ville fournit le personnel et les directives nécessaires pour que ces recommandations soient appliquées au niveau local. Parallèlement, les autres paliers administratifs sont encouragés à intervenir dans les domaines relevant de leur compétence.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions appliquées

Le service de planification et d'aménagement du Grand Toronto a élaboré des lignes directrices sur l'accessibilité (Accessible Site Development, Review Guidelines) qui sont conformes au Plan officiel et aux règlements de zonage énoncés dans la Loi ontarienne sur la planification, article 40, (Planning

Act, Ontario). Grâce à ces lignes directrices, le service peut maintenant:

évaluer les lieux et juger si l'aménagement proposé s'intègre à l'environnement;

faire respecter le Plan officiel et les règlements de zonage;

encourager la construction de logements et d'installations commerciales pour les personnes handicapées;

surveiller l'aménagement des terrains et des rues.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions appliquées

Les recherches entreprises dans le cadre de cette étude n'ont pas permis de découvrir des solutions qui puissent être appliquées au niveau des services; cependant, de nombreuses administrations provinciales songent à créer des comités de liaison intergouvernementale.

Commentaires

Il existe actuellement plus de 700 lois provinciales régissant la subdivision et l'aménagement du territoire ainsi que les types de construction autorisés. En outre, tous les ans, chaque province modifie ses lois ou en promulgue de nouvelles. Il n'est pas rare qu'au cours d'une même année, une province adopte jusqu'à cent nouveaux règlements sur l'utilisation du territoire.

Comme les administrations locales peuvent réglementer la propriété foncière à l'intérieur de leur territoire, il existe d'innombrables règlements locaux sur l'aménagement et la subdivision des terrains, sur la construction et sur la propriété.* A mesure qu'elles grossissent, les villes tendent à absorber les collectivités avoisinantes qui ont souvent des normes et pratiques différentes en ce qui a trait à l'utilisation des terrains, ce qui complique encore le problème.**

Il est donc difficile de définir un processus commun à l'intention non seulement des citoyens en cause, mais aussi des personnes travaillant dans le cadre législatif et administratif d'une province ou d'une municipalité.

Toutefois, quelles que soient les modalités d'interprétation, certains aspects de la planification communautaire sont communs à toutes les municipalités. Par exemple, ce sont les entrées d'informations ou les pressions exercées par les représentants des collectivités et par certaines personnes qui déterminent les mesures que prendront les décisionnaires politiques (voir figure 1).

---

* Au courant, vol. 2, H2/81, publication du Conseil économique du Canada
**Ibid

Alors que de nombreuses municipalités ont essayé d'éliminer les obstacles matériels extérieurs, les exemples cités dans ce chapitre ne proviennent que du Grand Toronto et visent à démontrer que les citoyens peuvent réellement influencer les décisions prises à l'échelon local.

Malheureusement, dans le Grand Toronto, il n'existe pas encore de mécanisme juridique pour faire appliquer les lignes directrices adoptées, ni de méthodes officielles permettant de contester les solutions inappropriées.

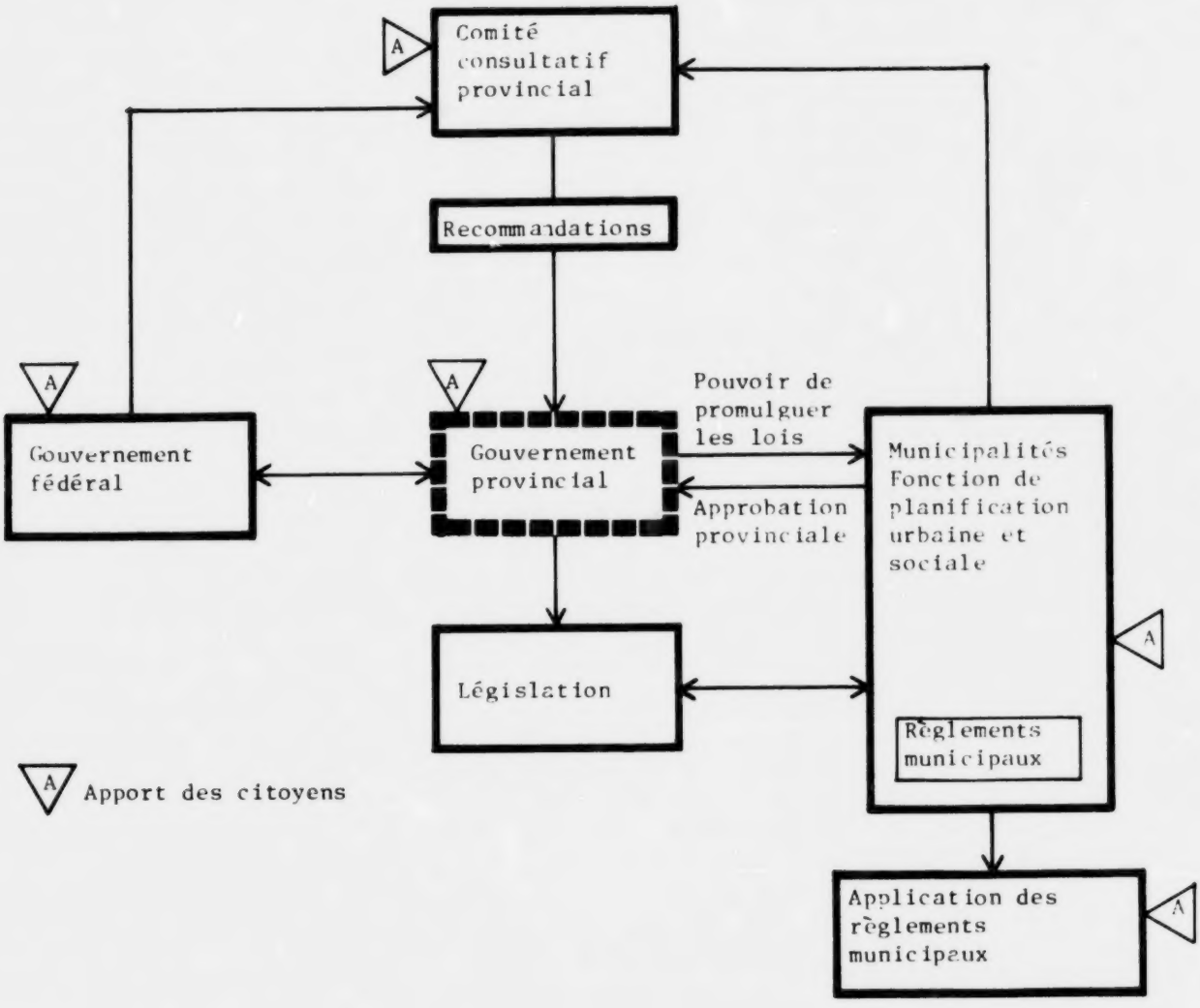
A
Comité consultatif provincial
Recommandations
A
Gouvernement fédéral
A
Gouvernement provincial
Pouvoir de promulguer les lois
Approbation provinciale
Municipalités Fonction de planification urbaine et sociale
A
Règlements municipaux
Législation
A
Application des règlements municipaux
A Apport des citoyens

Figure 1

4. TRANSPORTS EN COMMUN

ÉNONCÉ: LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À TOUS LES MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN

Problèmes

Souvent, les personnes handicapées ne peuvent pas utiliser les transports en commun parce qu'elles ne peuvent y avoir accès.

Obstacles matériels

Les obstacles matériels à l'utilisation des transports sont liés à des défauts de conception où d'aménagement, au manque de cohésion ou à l'absence des éléments suivants:

- arrêts et aires d'attente
- véhicules de surface (autobus, tramways)
- stations de métro
- wagons de métro
- transports parallèles
- zones de débarquement.

Obstacles administratifs et juridiques

Ces obstacles sont créés par l'absence d'entente au sujet des politiques, des priorités dans la mise en oeuvre des programmes, des critères d'aménagement et des modes de financement.

Il y a un manque d'uniformité dans les normes d'aménagement des services et des véhicules de transport en commun.

On ne s'entend pas sur ce qu'est un mode de transport accessible et utilisable.

Il n'y a pas de coordination entre les transports en commun et les transports parallèles.

On ne s'entend pas sur les moyens économiques et matériels d'améliorer les transports existants, notamment sur les points suivants:

- le nombre et les catégories d'handicapés devant être desservis
- le nombre de municipalités dans une région qui offriraient de nouveaux services
- le degré d'utilisation par les handicapés des services existants ou nouveaux
- le personnel nécessaire pour aider les personnes handicapées.

Obstacles à l'accessibilité des services

De nombreux handicapés n'ont qu'un accès limité aux services de leur communauté, pour les raisons suivantes:

absence de moyens de transport accessibles et adaptés;

absence d'intérêt pour les questions d'accessibilité à tous les paliers administratifs, dans le grand public et parmi le personnel des divers services de transport, les architectes, les ingénieurs, les dessinateurs industriels, etc.;

absence de critères d'admissibilité: motifs du déplacement, déplacements réguliers à heure fixe ou non;

mauvais emplacement des arrêts d'autobus (par exemple, distance entre ces arrêts);

tarifs spéciaux pour les services de transport parallèle;

irrégularité et retards dans les services;

piètre coopération entre les différents services de transport.

Solutions recommandées

Obstacles matériels: solutions recommandées

Arrêts d'autobus (aires d'attente)

Les aires d'attente des transports en commun représentent vraisemblablement les aires d'attente extérieures les plus courantes et elles doivent être suffisamment grandes pour contenir le nombre moyen d'usagers qui les utilisent.

Il faut prévoir des arrêts d'autobus (aires d'attente) où figurent tous les renseignements concernant la ligne, l'horaire, etc.

Il faut si possible prévoir des sièges avec suffisamment d'espace latéral pour ranger un fauteuil roulant ou permettre le transfert de l'handicapé, conformément aux critères appropriés.

Il faut si possible installer un abri qui protège des intempéries.

Les supports verticaux des abris ne doivent pas gêner le passage des piétons utilisant ou traversant l'aire d'attente.

Lorsque l'abri est fermé, il faut prévoir assez d'espace pour y entrer et y circuler facilement.

Les aires d'attente doivent être aménagées de façon que les usagers puissent voir arriver les véhicules et repérer celui qu'ils attendent.

Les aires d'embarquement ne doivent pas comporter de bordure de trottoir; sinon, il faut aménager un bateau.

Véhicules de surface

Il faut abaisser les marches d'entrée des tramways à 100 mm.

Il faut installer à bord de tous les autobus un système commandé par le chauffeur qui abaisse la première marche à 100 mm.

Il faut poser d'autres poignées, barres d'appui et mains-courantes télescopiques pour aider les personnes handicapées à monter ou à descendre de l'autobus ou du tramway.

La fente des boîtes de perception des tickets ou de l'argent doit être agrandie pour aider les personnes qui ne jouissent pas d'une mobilité totale des bras ou des mains.

Il faut réserver aux handicapés des sièges spéciaux à l'entrée des véhicules. Ce peuvent être des strapontins abaissés en cas de besoin.

Il faut un couloir d'une largeur minimale de 900 mm.

Le plancher des véhicules doit être antidérapant.

Il faut installer des portes coulissantes d'une ouverture de 900 mm.

Les renseignements écrits ou verbaux doivent être adaptés aux handicapés sensoriels, par exemple: identification des arrêts, tracé des itinéraires.

Les signaux d'arrêt doivent être facilement accessibles à ceux qui ne jouissent pas d'une mobilité totale des bras ou des mains.

Les portes de sortie des véhicules doivent se refermer lentement pour donner aux passagers le temps de descendre en toute sécurité.

Stations de métro

Tous les éléments des stations (portes, couloirs, escaliers, etc.) doivent être conformes aux normes régissant ce type de bâtiment public. (Voir à la section 6, la rubrique intitulée Obstacles matériels: solutions.)

Il faut songer à installer à l'entrée des stations de métro des portes qui ne soient pas entravées par la pression d'air que provoque le déplacement des rames.

Les dimensions et la quincaillerie des portes doivent être conformes au normes régissant les bâtiments publics. (Voir à la section 6, la rubrique intitulée Obstacles matériels: solutions.)

Lorsqu'il y a des tourniquets et d'autres couloirs étroits, il faut prévoir un autre passage pour les handicapés moteurs ou les modifier pour permettre le passage d'un fauteuil roulant.

Pour aider les handicapés à payer leur passage, les boîtes de perception doivent être surmontées d'un entonnoir qui mène à la fente.

Les panneaux de signalisation et de renseignements doivent être faciles à lire et s'accompagner au besoin de dispositifs secondaires: hauts-parleurs, TTY.

Les stations de métro doivent être dotées de toilettes publiques accessibles aux personnes handicapées et conformes aux normes régissant ce type d'installation. (Voir à la section 6, la rubrique intitulée Obstacles matériels: solutions.)

Les stations de métro doivent être dotées de téléphones publics accessibles aux personnes handicapées et conformes aux normes régissant ce type d'installation. (Voir à la section 6, la rubrique Obstacles matériels: solutions.)

Il faut envisager l'installation de barres d'appui pour les personnes dont l'endurance physique est limitée, à des intervalles appropriés le long des couloirs.

Il faut envisager sur les quais des stations, des sièges supplémentaires à l'intention des personnes handicapées, conformes aux critères reconnus.

Lorsque c'est possible, il faut installer, pour les déplacements verticaux, des ascenseurs conformes aux normes régissant ce type d'installation. (Voir à la section 6, la rubrique intitulée Obstacles matériels: solutions.)

Il faut envisager la mise en place de panneaux spéciaux sur les quais pour indiquer l'emplacement des rues et des plates-formes d'embarquement ainsi que l'arrivée des véhicules.

Wagons de métro

Les portes doivent s'ouvrir au niveau des quais.

Le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes doit être lent pour permettre aux personnes handicapées d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. La fermeture des portes doit être annoncée par un signal sonore et visuel.

Il faut prévoir des sièges spéciaux pour les personnes handicapées. Ce peuvent être des trapontins qui se replient lorsqu'ils sont inoccupés.

Il faut installer des barres d'appui supplémentaires aux endroits critiques.

Il faut mettre au point de meilleurs systèmes visuels et sonores pour annoncer le nom des stations à bord des wagons, par exemple: annonces par hauts-parleurs, cartes.

La poignée du signal d'alarme à l'usage des passagers doit être placée à une hauteur adaptée aux personnes qui ne jouissent pas d'une mobilité totale des bras et des mains ou qui sont en fauteuil roulant.

Transports parallèles

Tout véhicule destiné au transport des handicapés moteurs doit être muni d'au moins une porte d'accès et d'une issue de secours, ménagées dans deux parois différentes.

L'issue de secours doit être actionnée de l'intérieur et de l'extérieur (par exemple: près du côté droit du véhicule). Les portes doivent avoir une ouverture horizontale libre de 820 mm.

Tout véhicule doit être doté d'un miroir intérieur permettant au chauffeur de voir les passagers.

L'intérieur du véhicule doit être entièrement éclairé et les lumières doivent rester allumées pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers.

Dans les véhicules spéciaux, toute porte ou plate-forme d'accès doit être munie, au haut ou sur le côté, d'une lumière qui demeure allumée pendant l'embarquement et le débarquement des fauteuils roulants.

Les nez des marches doivent être bien marqués (bordure jaune ou blanche par exemple).

Toute porte d'accès ou issue de secours qui pourrait se refermer accidentellement pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, doit être dotée d'un système de verrouillage en position ouverte.

L'intérieur du véhicule doit être exempt de saillie pouvant présenter un danger pour les passagers.

Il faut prévoir un revêtement de plancher en caoutchouc ignifuge ou en matériau similaire qui soit antidérapant, solide et nervuré.

Tous les véhicules doivent être conformes à la norme 302, "Sécurité des véhicules à moteur au Canada", relative à l'inflammabilité.

Tous les véhicules doivent être équipés d'au moins un extincteur à poudre sèche.

Tous les véhicules doivent être dotés d'un mécanisme de retenue des passagers en fauteuil roulant, solidement fixé à la charpente du véhicule.

Toute rampe d'embarquement doit avoir:

- une surface antidérapante
- une bordure assez haute pour empêcher le fauteuil de quitter la rampe pendant l'embarquement ou le débarquement
- un système d'accrochage dans la porte autre qu'un support ou un ergot lors des déplacements du véhicule.

Tout appareil élévateur à moteur doit avoir:

- une plate-forme antidérapante
- deux bordures latérales et un seuil repliables assez hauts pour empêcher le fauteuil de rouler en bas de la plate-forme au cours du déplacement vertical
- un système d'accrochage dans la porte autre qu'un support ou un ergot lors des déplacements du véhicule
- une position haute qui laisse une hauteur libre suffisante dans la porte du véhicule.

Les fauteuils roulants doivent être équipés de dispositifs d'ancrage qui:

- permettent de les fixer solidement au véhicule
- puissent résister à une force minimale de 11120 N pendant 10 s, quelle que soit sa direction. (Ministère des transports et des communications de l'Ontario, Loi sur la circulation routière, Ontario Regulation 167/81.)

Toute place prévue pour recevoir un fauteuil roulant doit être équipée d'une ceinture de sécurité à sangle sous-abdominale:

- solidement fixée au véhicule ou capable de retenir à la fois le passager et son fauteuil
- pouvant résister à une force minimale de 11120 N pendant 10 s, quelle que soit sa direction. (Ministère des transports et des communications de l'Ontario, Loi sur la circulation routière Ontario Regulation 167/81.)

Zones de débarquement

Il faut délimiter des zones de débarquement qui permettent aux personnes handicapées de descendre aussi près que possible des entrées accessibles des immeubles. Il faut aussi s'assurer que le parcours entre le véhicule et l'entrée est sans danger et qu'il y a suffisamment d'espace pour embarquer ou débarquer en toute sécurité.

La zone de débarquement doit être assez large pour que les portes s'ouvrent complètement afin de faciliter l'accès au véhicule. Sa largeur minimale doit être de 3,6 m.

La zone de débarquement doit être assez longue pour permettre à au moins deux véhicules de s'approcher progressivement des entrées. Il faut prévoir 7,5 m pour chaque véhicule.

Si la zone est au même niveau que la voie piétonne adjacente, il faut délimiter les deux aires (matériau différent, couleur différente ou bornes).

Lorsqu'il y a une bordure de trottoir, il faut prévoir un bateau ou une rampe pour chaque emplacement.

Dans la mesure du possible, la zone de débarquement doit être abritée.

Des panneaux doivent délimiter la zone et indiquer à quels usagers elle est réservée.

Ces zones doivent être bien éclairées.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées (voir figure 2)

Une meilleure réglementation des transports, des critères d'aménagement uniformes et un consensus provincial-municipal au sujet des politiques et de leur application permettraient d'assurer aux personnes handicapées une plus grande accessibilité aux services communautaires et de meilleures possibilités de déplacement. L'expression "accessibilité raisonnable" doit être définie d'une manière qui convienne aux personnes handicapées et se prête à des solutions économiquement viables.

Il faut élaborer, en collaboration avec les personnes handicapées, une politique uniforme des transports. Cette ligne de conduite doit assurer, à un coût raisonnable, l'accessibilité des passagers aux transports en commun qui sont du ressort provincial ou municipal.

Cette politique doit englober des normes d'aménagement relatives à l'accessibilité ainsi que des programmes et priorités au niveau provincial ou municipal.

Il faut adopter des dispositions législatives pour améliorer les transports existants.

Des services de transport parallèle doivent être offerts aux personnes handicapées qui en ont besoin, quel que soit leur motif de déplacement.

Les transports parallèles doivent être financés et exploités par les services de transport en commun déjà en place, ou constituer un service auxiliaire et offrir des itinéraires et des modalités qui s'intègrent bien.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions recommandées

Tous les employés des transports en commun doivent être tenus de participer à des programmes de formation qui les sensibilisent aux besoins des handicapés et leur montrent comment les aider.

Il faut mettre sur pied un programme d'information à l'intention des personnes handicapées pour les aider à se familiariser avec les installations et les services de transport qui leur sont accessibles.

Le transport des personnes handicapées doit être assuré au même tarif que les autres services de transport en commun.

Il faut utiliser un programme d'analyse spatiale (élaboration d'un modèle de réseau de circulation) afin de mieux répartir les ressources. Un tel programme pourrait s'appliquer au milieu urbain, mais devrait s'adapter également au milieu rural. Il incombe aux autorités en matière de transports de définir et d'appliquer ce programme.

Solutions appliquées

Obstacles matériels: solutions appliquées

Le Rapid Transit System d'Edmonton offre une accessibilité limitée à certains types d'handicapés, grâce à des rampes et à des ascenseurs. Les responsables de la perception peuvent aussi fournir une certaine aide personnelle.

En 1975, Edmonton a inauguré le DATS (Disabled Adult Transportation System) qui est un service de transport parallèle pour les adultes handicapés.

Le service est offert sept jours par semaine, de 6 h 30 à minuit, à quiconque est âgé de plus de seize ans. La demande de service doit être faite au moins 24 heures à l'avance.

Le DATS offre les trois services de base suivants:

Abonnement: le service doit être réservé à l'avance; pour être admissible il faut faire au moins un voyage hebdomadaire de façon répétée. Les services fournis aux abonnés comptent pour 80 pour 100 des déplacements;
Réservations: les déplacements occasionnels doivent être réservés au moins 24 heures à l'avance;
Nolisement: les groupes qui souhaitent assister à des réunions sociales ou faire une excursion peuvent noliser des véhicules.

Le DATS est subventionné par la province sur la base d'un forfait par habitant. Il ne fonctionne cependant qu'à l'intérieur des limites géographiques de la vieille ville.

La ville d'Edmonton subventionne d'autres systèmes qui offrent un service limité:

Paravan offre un service de taxis au prix du métro; il faut réserver 48 heures à l'avance et les personnes en fauteuil roulant ou en civière paient un supplément.
Caravan offre un service similaire, mais fonctionne 24 heures par jour.
Parmi les autres services, il y a lieu de mentionner
- les autobus ACT pour les manifestations au centre récréatif Rundle Park
- les autobus du Club Lions pour des excursions
- les autobus des centres d'accueil et les autobus auxiliaires.

Tous les services sont à la charge de l'usager. On n'a pas réussi à coordonner ces services avec le système parallèle.

Medicine Hat, Calgary et Camrose offrent des services parallèles similaires au DATS. Grand Plains offre aux personnes handicapées un service rudimentaire par autobus certains jours de la semaine, pendant les heures scolaires seulement.

Le programme Custom Transit Services de la Urban Transit Authority de la Colombie-Britannique a pour but de veiller à ce que personne ne soit privé des services communautaires ou ne doive renoncer à un voyage d'affaires ou d'agrément, faute de moyen de transport adéquat. Quant aux personnes qui nécessitent un transport porte à porte, on a créé le service Handy Dart. Les usagers paient le même tarif qu'à bord des transports en commun de la Colombie-Britannique et la province accorde des subventions complémentaires.

Il y a aussi à Victoria quelques autobus réguliers équipés de plates-formes élévatrices pour les usagers en fauteuil roulant et les autres personnes handicapées. En outre, les deux premières places à l'avant sont équipées de mécanismes de verrouillage pour les fauteuils et les sièges derrière le chauffeur sont réservés aux personnes âgées et aux passagers handicapés.

Wheel Trans de Toronto est subventionné à part égale par la province et la municipalité. La Commission de transport de Toronto administre le service qui est exploité à contrat par une entreprise chargée des véhicules et des chauffeurs. La majorité des usagers sont des handicapés moteurs qui utilisent souvent des cannes ou une marcheuse pour se déplacer. Cinquante et un pour cent sont des personnes âgées souffrant d'arthrite ou de la maladie de Parkinson. Certains sont en fauteuil roulant. Le service est offert aux individus, mais non aux groupes, et il est limité à certains itinéraires.

En 1980, le comité TACIA de Toronto (Technical Advisory Committee on Improved Accessibility) a été chargé de veiller à la réalisation des changements suivants:

- pose de poignées supplémentaires aux portes d'entrée des trolleybus

- pose de bancs d'un nouveau modèle et remplacement des bancs existants dans les stations de métro
- système d'interphone aux guichets-caisses et dans les stations de métro
- programme d'essai de bandes signalisatrices de couleur ou de texture spéciale en bordure des quais des stations de métro.

Dans son rapport de décembre 1980 ("Improved Transit Accessibility for the Handicapped and Elderly") le TACIA recommande d'autres changements qu'il classe en fonction des priorités des usagers et des priorités économiques, tout en évaluant le coût des modifications nécessaires.

En décembre 1981, le Conseil canadien de réadaptation des handicapés (CCRH) a publié un annuaire intitulé: Services de transport urbain à l'intention des handicapés physiques au Canada. Cette publication fournit de précieux renseignements aux voyageurs handicapés canadiens sur les services de transport urbain qu'ils peuvent utiliser.

Les services Para Transpo de la Commission de transport régional d'Ottawa-Carleton assurent le transport des personnes handicapées qui doivent se rendre au travail, dans des cliniques médicales ou dans des maisons d'enseignement post-secondaires, mais si elles désirent un service régulier, elles doivent présenter une demande.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions appliquées

La Urban Transit Authority de la Colombie-Britannique a été instaurée en 1978 par le gouvernement provincial afin d'uniformiser les politiques de transport urbain partout dans la province.

Cet organisme a élaboré un programme de services de transport sur demande afin de guider les municipalités dans le choix d'un service de transport pour personnes handicapées. Il est chargé de répondre aux demandes des municipalités ou des administrations régionales et de les aider à étudier la faisabilité de services de porte à porte à l'intention des personnes handicapées de la collectivité. Il offre aussi des services de planification financière et d'assistance technique, mais les décisions relatives aux services offerts et aux tarifs sont prises au niveau local.

En 1974, le Conseil canadien de réadaptation des handicapés (CCRH) a adopté une résolution voulant que les transports pour handicapés ne dépendent plus de la charité publique, mais soient financés par les impôts des contribuables.

Le gouvernement de la Saskatchewan a par la suite entériné cette résolution en élaborant une politique de transport urbain pour les personnes handicapées dont il partage équitablement les coûts avec les municipalités.

Commentaires

Considérés sous l'angle de l'accessibilité, les services de transport figurent parmi les plus indispensables. Une mobilité restreinte imposée par des services de transport inadéquats ou inaccessibles pertube gravement la vie économique et sociale des personnes handicapées.

Un certain nombre d'études ont été faites en Amérique du Nord sur l'accessibilité des différents systèmes de transport; les améliorations nécessaires ont été bien définies et parfois réalisées; il n'en reste pas moins que les systèmes actuels sont inadéquats face à la demande des personnes handicapées.

Par suite de divergences sur les questions d'accessibilité et de restrictions économiques, tous n'acceptent pas ou n'adoptent pas les changements qui permettraient d'augmenter ou d'améliorer les services offerts actuellement aux personnes handicapées.

Les municipalités n'ont pas encore réussi à s'entendre sur ce qu'est l'accessibilité d'un service de transport, sur les besoins des usagers et sur la possibilité d'offrir un tel service.

La principale préoccupation de ceux qui préconisent une amélioration des services de transport pour les personnes handicapées a toujours été l'existence d'un service "efficace". Cela implique, par définition, que "ses effets sont équivalents" à ceux d'un service de transport en commun, même s'il n'est pas totalement accessible. Malgré les modifications apportées aux services plus anciens, il y aura toujours des personnes handicapées dont les besoins ne seront complètement satisfaits que par d'autres moyens que les transports en commun traditionnels.

Les services parallèles dont les coûts sont partagés par la province et les municipalités sont une solution viable. Toutefois, leur planification et leur implantation sont généralement laissées aux municipalités. Par ailleurs, le manque de coordination entre les transports parallèles et les transports en commun constitue actuellement un problème majeur. A moins d'une parfaite interpénétration entre les divers services, la mobilité des personnes handicapées demeure limitée. Par exemple, le BART (Bay Area Rapid Transit System) qui dessert le région de San Francisco est le métro le plus accessible du monde; pourtant, les personnes handicapées n'ont aucun moyen efficace de le prendre étant donné que les moyens de transport secondaires ne sont ni accessibles, ni conçus pour assurer la correspondance avec le BART.

La plupart des problèmes des personnes handicapées sont étroitement reliés et l'élimination d'un obstacle conduit fréquemment à l'élimination des autres. A mesure qu'on accroît l'accessibilité et l'utilisation des transports, que ce soit en subventionnant des services spéciaux ou en adaptant les services existants et en assurant leur coordination, l'accessibilité et l'utilisation de tous les autres domaines de la vie publique et privée s'accroissent également.

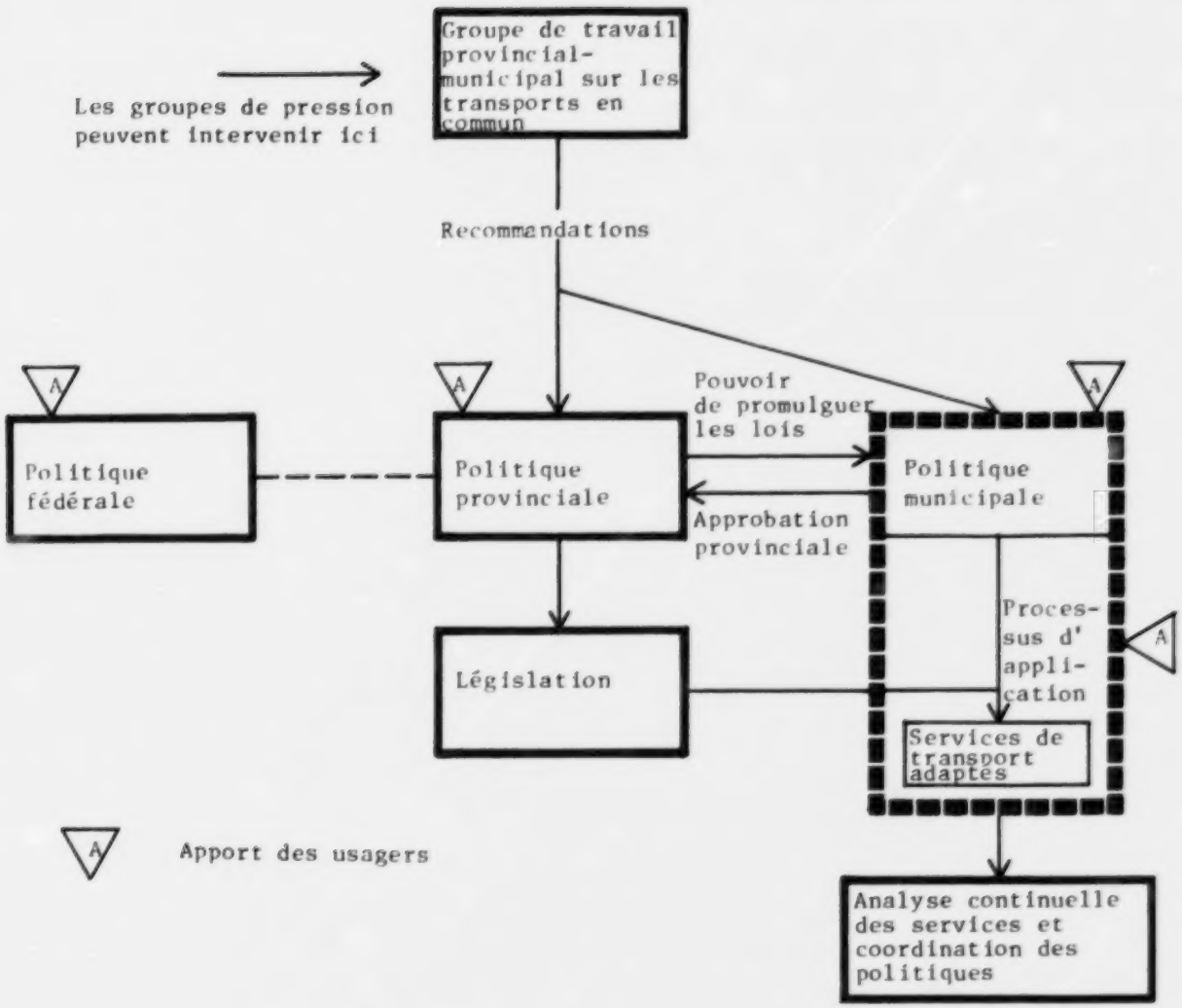
Groupe de travail provincial-municipal sur les transports en commun
Les groupes de pression peuvent intervenir ici
Recommandations
A
Politique fédérale
Politique provinciale
Pouvoir de promulguer les lois
Approbation provinciale
Politique municipale
Législation
Processus d' application
Services de transport adaptés
Apport des usagers
Analyse continuelle des services et coordination des politiques

Figure 2

5. TRANSPORTS INDIVIDUELS ET STATIONNEMENT

ÉNONCÉ: LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT POUVOIR PLUS FACILEMENT ACCÉDER AUX MOYENS DE TRANSPORT INDIVIDUELS ET AUX PARCS DE STATIONNEMENT ET POUVOIR EN PROFITER

Problèmes

Souvent les personnes handicapées n'ont qu'un accès limité aux moyens de transport individuels, à cause de barrières matérielles, administratives et juridiques et d'obstacles à l'accessibilité des services.

Obstacles matériels

Les obstacles matériels à l'utilisation de moyens de transport individuels sont causés par les défauts de conception ou d'aménagement, le manque de cohésion ou l'absence des éléments suivants:

- véhicules personnels
- parcs de stationnement.

Obstacles administratifs et juridiques

Ces obstacles se caractérisent par l'absence d'entente au sujet des politiques, des priorités de mise en oeuvre des programmes, des critères d'aménagement et des modes de financement.

Il n'existe pour l'instant ni norme, ni directive touchant la modification des commandes des véhicules automoteurs.

Il n'y a pas de politique en matière de sécurité, de qualité et de rendement des véhicules qui aiderait les fabricants et les installateurs de commandes adaptées aux personnes handicapées.

Les frais de modification d'un véhicule loué ou acheté sont exorbitants.

Il existe un manque d'uniformité dans les règlements provinciaux et municipaux régissant la conception et l'exploitation des taxis. Dans la plupart des villes canadiennes, les entreprises de taxis sont réglementées par les administrations locales, généralement par l'entremise du conseil municipal. Bien qu'ils varient énormément d'un bout à l'autre du pays, les règlements régissant les taxis aboutissent presque tous au même résultat: ils créent des monopoles en limitant le nombre de taxis dans une zone donnée; ces règlements s'accompagnent aussi parfois de directives relatives aux passagers.

Au niveau local, il existe un manque d'uniformité, dans les règlements de stationnement et les mécanismes d'application.

On constate aussi un manque d'uniformité dans les critères d'aménagement des parcs et les installations de stationnement.

Obstacles à l'accessibilité des services

De nombreuses personnes handicapées n'ont qu'un accès limité aux services de transport individuel dans leur communauté, pour les raisons suivantes:

absence de compréhension ou d'intérêt pour les questions d'accessibilité totale de la part de chaque palier administratif, des administrateurs locaux, des urbanistes, des architectes, des dessinateurs industriels, des constructeurs d'automobiles et du grand public;

manque de formation et de prise de conscience des chauffeurs de taxi quant au type d'aide requis par les passagers handicapés qui utilisent leur véhicule;

prix élevé des services de taxis en tant que solution de rechange pour le transport des personnes handicapées;

manque d'ingénieurs et de mécaniciens qualifiés dans le domaine des véhicules spécialement adaptés aux personnes handicapées.

Solutions recommandées

Obstacles matériels: solutions recommandées

Véhicules personnels achetés ou loués

Tous les véhicules spéciaux pour personnes handicapées doivent être équipés d'une boîte de vitesses automatique.

Tous les véhicules spéciaux pour personnes handicapées doivent être équipés de servo-frein, d'une servo-direction et de mécanismes électriques pour actionner les vitres et verrouiller les portes.

Ces véhicules doivent être équipés, si possible, d'un système d'air climatisé.

Les commandes manuelles et au pied ainsi que les autres aides à la conduite doivent être fabriquées sur commande, selon la marque du véhicule.

Les aides à la conduite doivent être facilement accessibles lorsque le chauffeur handicapé a bouclé sa ceinture de sécurité.

Les aides à la conduite doivent être conçues de façon à ne pas éblouir le conducteur en réfléchissant les rayons du soleil.

Les aides à la conduite qui permettent de commander manuellement les freins et l'accélérateur doivent revenir au point neutre lorsqu'elles ne servent pas.

Les commandes de freins et d'accélérateur doivent obéir aux mouvements distincts du conducteur.

Toutes les voitures de tourisme doivent être munies de sièges-baquets à l'avant.

Les commandes de réglage des sièges doivent être facilement accessibles et utilisables par les personnes dont la mobilité des bras et des mains est limitée.

Il faut prévoir suffisamment d'espace pour les jambes.

L'espace libre entre les sièges avant et arrière doit être assez grand pour loger un fauteuil roulant replié.

On peut songer à retirer le siège arrière des voitures de tourisme afin d'accroître l'espace de rangement des fauteuils roulants.

Lorsque c'est possible, il faut supprimer ou réduire le tunnel de la boîte de vitesses entre les sièges avant, comme cela a été fait sur certains modèles à traction avant.

On peut songer à l'installation d'un bras hydraulique commandé par le conducteur et permettant de ranger le fauteuil roulant sur le toit de la voiture et de l'y reprendre.

Lorsqu'un passager handicapé est accompagné par un conducteur non handicapé (aide ou chauffeur de taxi), on peut installer un porte-fauteuil à l'arrière de la voiture. On peut également songer à aménager un espace suffisant dans la malle.

Les fourgons doivent être adaptés aux personnes qui sont incapables de passer de leur fauteuil roulant à un siège standard.

Une plate-forme ou un treuil électrique, commandé par le chauffeur, doit être ajouté à l'ossature arrière ou latérale du véhicule, mais le système latéral est préférable. Tous les équipements élévateurs doivent être conformes aux normes régissant ce type d'installation. (voir à la section 4, la rubrique Obstacles matériels: solutions.)

Il faut envisager un mécanisme à charnière pour la porte latérale servant aux chargement et au déchargement des fauteuils.

La porte latérale doit être haussée de 250 mm et dotée d'un mécanisme de sécurité interdisant toute ouverture ou fermeture accidentelle.

La hauteur intérieure du fourgon doit être portée à 1,9 m pour les passagers en fauteuil roulant.

Il faut installer au plancher des systèmes d'ancrage conformes aux normes reconnues. (Voir à la section 4, la rubrique Obstacles matériels: solutions.)

L'éclairage intérieur doit être conforme aux normes décrites à la section 4, sous la rubrique Obstacles matériels: solutions.

Le revêtement du plancher doit toujours être antidérapant.

Parcs de stationnement

Les aires de stationnement doivent être le plus près possible des entrées accessibles et permettre l'accès de plein-pied et en toute sécurité à l'entrée du bâtiment ou à l'ascenseur intérieur. Il est préférable d'aménager ces aires à moins de 30 m des portes d'entrée. Des espaces de stationnement réservés aux handicapés peuvent être prévus à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, dans les parcs de stationnement et dans les zones d'embarquement de passagers.

Entre le lieu de stationnement et l'entrée, il faut prévoir et délimiter clairement des passages libres, à l'usage exclusif des piétons.

Il faut prévoir des espaces d'une largeur supérieure à la normale pour les personnes handicapées utilisant des aides techniques comme des fauteuils roulants, des marcheuses et des béquilles. La largeur minimale est de 3,6 m.

Un passage doit être prévu entre les voitures pour permettre l'accès le long du véhicule. Il faut un minimum de 1,2 m entre les rangées des voitures stationnées l'une devant l'autre, compte tenu de la partie du véhicule en surplomb. On recommande une largeur minimale de 2,4 m lorsque le passage est au niveau de l'aire de stationnement et de 3 m lorsqu'il est surélevé.

Le nombre d'emplacements réservés aux personnes handicapées doit être proportionnel au nombre total de voitures; nous recommandons deux emplacements pour cent voitures.

Dans les parcs où les voitures stationnent en parallèle, les emplacements réservés doivent être adjacents à une voie piétonne accessible et avoir 7,3 m de longueur sur 3,6 m de largeur.

S'il existe une dénivellation, il faut prévoir une rampe bordée et la pente conseillée est de 1:6.

Lorsque l'aire de stationnement est au niveau de la voie piétonne adjacente, on peut poser des bornes. (Voir à la section 3, la rubrique Obstacles matériels: solutions.)

Dans les stationnements dotés d'auvents ou de toits et dans les garages publics, il faut prévoir une hauteur libre minimale de 2,4 m pour permettre le passage et le stationnement des fourgons utilisés par les personnes handicapées.

Il faut créer des symboles pour bien marquer les emplacements strictement réservés aux personnes handicapées.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées (voir figure 3)

Une meilleure réglementation et des normes uniformes régissant les parcs de stationnement et les véhicules individuels permettraient d'assurer aux personnes handicapées une plus grande accessibilité aux services communautaires et de meilleures possibilités.

Il incombe au gouvernement fédéral, par l'entremise de Transports Canada, d'élaborer une politique officielle en matière de sécurité, de qualité et de rendement, des aides à la conduite et des autres modifications des véhicules pour personnes handicapées. Cette politique servirait de guide pour la rédaction de normes dans ce domaine.

Un ensemble de normes relatives aux commandes et aux modifications des véhicules pour personnes handicapées doit être établi pour chaque marque d'automobiles. Ces normes doivent être élaborées et mises à l'essai conjointement par:

- les constructeurs d'automobiles canadiens
- l'Association canadienne des constructeurs d'automobiles
- les fabricants de composants spéciaux (comme les aides à la conduite)
- Transports Canada.

Les commandes spéciales doivent être interchangeables et utilisables sur la plupart des voitures courantes.

Les personnes handicapées qui désirent faire modifier leur voiture doivent pouvoir trouver facilement les fonds nécessaires. Ceux-ci pourraient provenir conjointement des administrations provinciales et municipales et être offerts par l'entremise des centres de rééducation professionnelle.

Les gouvernements provinciaux et les conseils municipaux qui régissent les taxis doivent élaborer une réglementation uniforme touchant l'exploitation et l'octroi des permis afin d':

- abaisser le prix payé par le client à un niveau acceptable
- encourager les municipalités à subventionner les services de taxis pour les personnes handicapées.

Il faut établir des critères uniformes d'aménagement des parcs de stationnement pour personnes handicapées.

Il y a lieu également d'élaborer des règlements municipaux uniformes à l'égard de l'aménagement, l'emplacement et le respect des espaces de stationnement le long des rues.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions recommandées

Une meilleure connaissance des problèmes particuliers des personnes handicapées qui utilisent leur propre véhicule et les parcs de stationnement permettrait de leur assurer plus facilement un meilleur accès aux services communautaires.

Les constructeurs d'automobiles, les responsables de services, tous les paliers administratifs ainsi que le grand public doivent pouvoir obtenir en tout temps des données relatives aux types d'incapacités exigeant des aménagements ou une réglementation propres; cela contribuera à promouvoir le transport individuel de la personne handicapée comme solution de rechange face aux services de transport urbains, collectifs ou parallèles.

Il y a tout lieu d'offrir une compensation financière aux entreprises de taxis qui désirent modifier leurs véhicules ou enseigner à leurs chauffeurs à mieux rendre service à leurs passagers handicapés.

Les municipalités doivent émettre un permis aux handicapés moteurs et aux aides qui conduisent un véhicule pour handicapés. Ce permis doit être apposé en permanence sur le dessus du tableau de bord du véhicule. On peut envisager un permis d'une couleur différente selon que le chauffeur est un handicapé temporaire ou permanent. Les détenteurs de ces permis auraient la prérogative de:

stationner aux emplacements réservés aux personnes handicapées;

dépasser le temps de stationnement autorisé;

stationner dans la rue la nuit quand il n'y a pas d'autre solution;

être exempts des interdictions de stationnement, (sauf pour des motifs de sécurité) pendant une durée prédéterminée;

s'arrêter aux endroits où les arrêts sont interdits afin de laisser descendre des passagers handicapés;

stationner au besoin sur un boulevard, aux endroits où le règlement municipal l'interdit normalement.

Les agents de police locaux et les gardiens des parcs de stationnement doivent être autorisés à surveiller les emplacements réservés aux handicapés et à faire respecter les règlements les régissant.

Les agents de police doivent être autorisés à donner une contravention à toute personne non handicapée qui utilise un emplacement réservé dans un parc de stationnement privé.

Solutions appliquées

Obstacles matériels: solutions appliquées

Le Centre de développement des transports de Transports Canada à Montréal est en train de mettre au point et de tester des commandes d'automobile à installation rapide destinées aux personnes handicapées. Il espère que grâce à ce genre de commandes, les handicapés voyageant au Canada pourront un jour louer une automobile, au même titre que les autres personnes.

Le Council for Crippled Children and Adults de la Saskatchewan fabrique et installe maintenant des commandes manuelles et au pied ainsi que d'autres aides à la conduite à l'intention des personnes handicapées. Tout y est fabriqué sur commande en fonction de chaque véhicule. Le droit à ce service est établi par un médecin et le coût est réparti entre le bénéficiaire, le Special Benefits Plan, le programme SAIL (Saskatchewan Aids for Independent Living) et la Commission des accidents du travail.

Le Cenbre de développement des transports (CDT) a aussi parrainé un projet de modification d'une familiale Datsun qui a ensuite été testée pendant une période d'utilisation intense de 18 mois. Les essais ont clairement démontré que ce moyen de transport était une solution de rechange valable face aux transports urbains, collectifs ou parallèles.

Le CDT a également participé à un projet innovateur d'utilisation de taxis dans un système de transport parallèle urbain et rural.

Le constructeur Volvo a mis au point une voiture à commandes manuelles incorporées qui est fabriquée sur demande.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions appliquées

La Loi des municipalités de l'Ontario autorise la promulgation de règlements accordant des privilèges spéciaux de stationnement aux handicapés moteurs.

La municipalité régionale d'Ottawa-Carleton vient de modifier ses règlements de circulation et de stationnement afin d'accorder une protection et des privilèges supplémentaires aux chauffeurs handicapés. Elle prévoit entre autres:

une interprétation plus souple des termes: "personne handicapée physiquement", "permis pour handicapé" et "aire de stationnement public";

l'autorisation pour les détenteurs d'un permis valide de s'arrêter aux endroits normalement interdits afin de faire monter ou descendre des passagers handicapés;

l'usage exclusif aux chauffeurs handicapés de un pour cent des espaces de stationnement disponibles dans tout parc de stationnement public et marqués en conséquence;

l'enlèvement rapide par les propriétaires et exploitants des parcs de stationnement de tout véhicule appartenant à une personne non handicapée qui serait stationné sur un emplacement réservé;

le respect et la bonne utilisation des espaces de stationnement réservés par l'imposition d'une amende en cas d'infraction au règlement.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions appliquées

Les recherches entreprises dans le cadre de cette étude n'ont pas permis de découvrir des solutions déjà appliquées; toutefois, certaines municipalités se chargent d'enlever la neige sur les trottoirs et les allées de garage des propriétaires et des locataires handicapés.

Commentaires

La plupart des services de transport en commun étant actuellement inacessibles aux handicapés ou inutilisables par eux, certains considèrent les déplacements en automobile comme une bonne solution de rechange. Bien que le coût de modification d'une automobile soit élevé, il est négligeable comparativement à celui de services parallèles subventionnés ou du réaménagement des transports urbains existants.

Pour bien des gens, notamment les personnes handicapées, les taxis remplacent forcément les voitures personnelles et sont un complément absolument nécessaire aux services de transports en commun urbains.

Étant donné que l'État subventionne les transports en commun, les usagers ne paient qu'entre 45 et 80 pour 100 du coût réel des services fournis. Par contre, la clientèle des taxis ne doit pas seulement supporter le coût total du service, mais aussi payer des charges supplémentaires à cause du nombre restreint de permis accordés. Les nouveaux exploitants font payer aux clients le prix du permis au cours du marché. Ces frais cachés peuvent représenter entre 5,1 (Montréal) et 21,1 pour 100 (Vancouver) du prix de la course. Les clients paient ainsi plusieurs millions de dollars supplémentaires chaque année à cause des règlements en vigueur.

Malgré d'importantes subventions, les services de transport en commun peuvent de moins en moins répondre aux besoins de groupes d'usagers particuliers. Ces groupes font donc de plus en plus appel aux taxis en dépit de la réglementation existante. Le coût d'utilisation des taxis pourrait diminuer fortement et leur utilisation s'accroître de beaucoup si l'on modifiait fondamentalement les règlements relatifs à leur exploitation et à l'octroi des permis.

Dans la plupart des villes canadiennes, les services de taxis sont régis par les administrations locales, généralement par le conseil municipal. Seul le Québec dispose d'une loi couvrant l'exploitation des taxis dans toutes les villes de la province. Au Manitoba, le gouvernement provincial se réserve le droit de réglementer les taxis dans la ville de Winnipeg.

Bien qu'ils varient grandement d'un bout à l'autre du pays, les règlements ont tous le même effet: ils créent des monopoles en limitant étroitement le nombre de permis dans une zone donnée. En outre, la plupart ne favorisent pas l'utilisation du taxi par plus d'une personne à la fois, maintiennent les tarifs à un taux bien supérieur au coût du service et limitent en fait le nombre d'emplois dans cette industrie ainsi que les revenus des chauffeurs qui louent leur véhicule d'une entreprise de taxis. Par voie de conséquence, les personnes handicapées paient un coût élevé et utilisent inadéquatement les services de taxis.

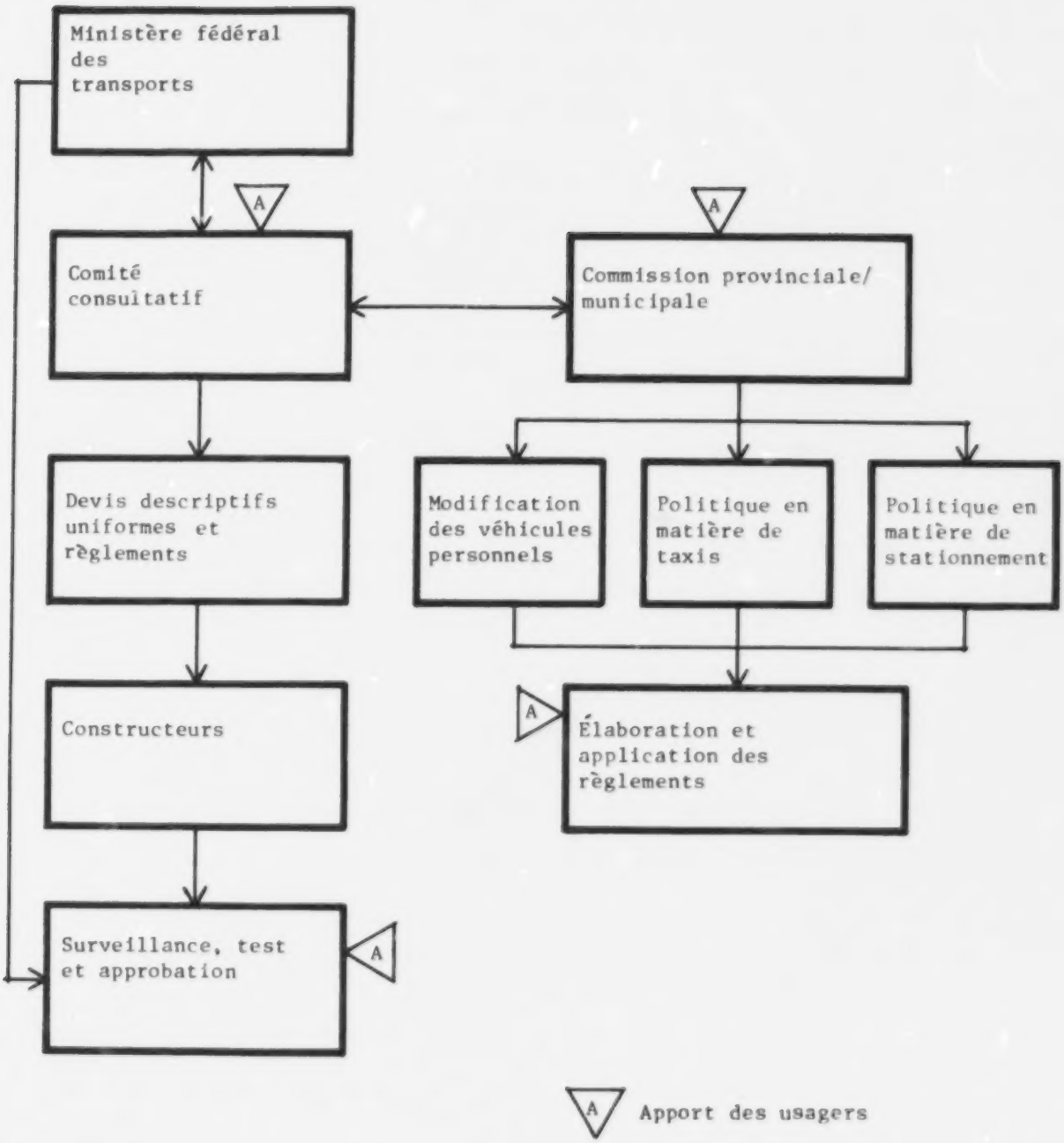
Ministère fédéral des transports
A
Comité consultatif
A
Commission provinciale/ municipale
Devis descriptifs uniformes et règlements
Modification des véhicules personnels
Politique en matière de taxis
Politique en matière de stationnement
Constructeurs
A
Élaboration et application des règlements
Surveillance, test et approbation
A
A
Apport des usagers

Figure 3

6. INSTALLATIONS ET BÂTIMENTS PUBLICS

ÉNONCÉ: LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À TOUT BÂTIMENT OU INSTALLATION À LA DISPOSITION DU PUBLIC ET POUVOIR EN PROFITER

Problèmes

De nombreux handicapés ne peuvent profiter des services et commodités dans les bâtiments et installations à la disposition du public, à cause d'obstacles matériels, administratifs et juridiques et d'obstacles à l'accessibilité des services.

Obstacles matériels

Ces obstacles sont causés par les défauts de conception ou d'aménagement, le manque de cohésion ou l'absence de nombreux éléments des bâtiments et installations, notamment:

- entrées principales et vestibules
- portes intérieures et extérieures
- quincaillerie de porte
- couloirs
- planchers
- escaliers
- ascenseurs
- sorties de secours
- signalisation
- téléphones
- salles de toilette
- fontaines
- commandes, distributeurs et poubelles
- obstacles particuliers à certains types de bâtiments et de services.

Obstacles administratifs et juridiques

Ces obstacles sont causés par l'absence de politiques et le manque d'uniformité dans les mesures adoptées, les programmes et les priorités.

La législation en vigueur, à tous les paliers administratifs, est très souple et il n'y a aucun mécanisme efficace qui contrôle l'adoption du Code national du bâtiment et du Supplément n°5 au Code national du bâtiment dans chaque province.

Il n'existe aucune solution conceptuelle uniforme puisque chaque province décide de ses propres critères et interprète différemment la portée du Supplément n°5.

Les mesures actuelles régissant l'accessibilité et l'utilisation des bâtiments ne touchent habituellement que le rez-de-chaussée, l'accès des

fauteuils roulants et quelques types d'occupants.

En n'imposant des critères d'accessibilité qu'à certains types de bâtiment, les codes provinciaux limitent indûment les installations que les personnes handicapées peuvent utiliser comme employés ou comme visiteurs.

La législation existante n'exige généralement pas que les aires adjacentes aux bâtiments publics soient accessibles.

Les codes provinciaux ne tiennent que peu ou pas compte des handicapés visuels et auditifs.

Les recommandations du Code national du bâtiment et des codes provinciaux s'appliquent essentiellement aux bâtiments neufs ou appartenant à l'État.

Les mécanismes d'application et de surveillance des règlements sont actuellement inefficaces au niveau local et il n'existe pas de recours en cas d'infraction.

Obstacles à l'accessibilité des services

Les personnes handicapées ne peuvent que partiellement profiter des services et des possibilités qu'offre leur communauté, pour les raisons suivantes:

manque de prise de conscience, de compréhension et d'engagement face aux questions d'accessibilité, de la part de tous les paliers de gouvernement, des éducateurs, des planificateurs, des employeurs et des responsables de services;

manque de mécanismes de financement et d'autres stimulants financiers qui permettraient d'adapter les bâtiments, d'acquérir des aides techniques (professionnelles et didactiques) et de former du personnel.

Solutions recommandées

Obstacles matériels: solutions recommandées

Les critères d'aménagement ci-dessous sont extraits de: Supplément N°5 - Code national du bâtiment, Code du bâtiment de la Colombie-Britannique, Partie 10, Code du bâtiment de l'Ontario, Partie 5 et Accessibility Standards de la Saskatchewan.

Entrées principales et vestibules

Les entrées doivent être au rez-de-chaussée. Autrement, il faut prévoir une rampe.

Les entrées doivent être suffisamment larges pour permettre le passage d'un fauteuil roulant. Il faut un espace libre minimal de 810 mm entre la porte en position ouverte et le cadre.

Les portes d'entrées doivent s'ouvrir sous une simple poussée.

Lorsqu'il y a un vestibule, il faut prévoir suffisamment d'espace pour les manoeuvres d'un fauteuil roulant. La distance minimale entre les portes extérieure et intérieure placées face à face doit être de 2 m et la largeur minimale du vestibule, de 1,5 m.

Portes extérieures et intérieures

Toute porte doit s'ouvrir sous une simple poussée, exigeant le minimum d'effort des personnes qui ont peu de force dans les bras. Une porte extérieure à pentures doit nécessiter au moins 53 N et une porte intérieure à pentures, une porte coulissante ou une porte en accordéon, au moins 22 N. (Accessibility Standards, Saskatchewan).

Il faut prévoir un ferme-porte automatique à action lente de façon que la porte reste ouverte au moins cinq secondes avant de commencer à se refermer. Il faut régler la mécanisme de fermeture pour qu'une porte ouverte à un angle de 70° mette au moins trois secondes à se refermer.

Les endroits dotés d'un tourniquet ou d'une porte tambour doivent être munis d'une autre entrée accessible à proximité.

Les portes battantes et les portes en enfilade doivent toutes s'ouvrir dans le même sens.

Dans le cas des portes à double battant, au moins un des battants doit avoir une ouverture libre minimale de 810 mm pour permettre le passage d'un fauteuil roulant.

Les portes coulissantes doivent être accessibles des deux côtés.

Les portes battantes automatiques ne doivent pas empiéter sur un passage de piétons, à moins qu'il y ait une main-courante ou un autre dispositif de sécurité sur toute la largeur de débattement.

Le sol doit être de même niveau à l'intérieur et l'extérieur d'une porte sur une distance de 1,5 m du côté du battement et de 300 mm sur les côtés.

Si possible, le seuil ne doit pas présenter de dénivellation; autrement, sa hauteur ne doit pas dépasser 13 mm et ses côtés doivent être biseautés pour faciliter le passage des fauteuils roulants.

Les seuils servant à franchir une dénivellation ne doivent pas dépasser 19 mm de hauteur.

Les paillassons et les grilles d'entrée doivent être solidement fixés aux planchers ou supprimés. Les barreaux des grilles doivent être perpendiculaires au sens du déplacement.

Quincaillerie des portes

Dans la mesure du possible, il faut utiliser des poignées de type levier car elles sont plus faciles à manoeuvrer que les poignées rondes ou en D.

Toutes les commandes manuelles des portes doivent être du type levier ou avoir une forme de fonctionnement et de maniement faciles. La hauteur entre le plancher et l'axe de la poignée doit être comprise entre 910 mm et 1 m.

La quincaillerie des portes ne doit pas comporter d'arrête vive qui puisse accrocher les vêtements.

L'espace entre la poignée et la porte doit être d'au moins 50 mm.

Lorsqu'une plaque-poussoir fait partie intégrante de la porte, elle doit être d'une couleur contrastée.

Lorsque le dispositif d'ouverture est une barre horizontale, de montant à montant, la partie de la barre qu'il faut tirer ou pousser doit être signalée par une couleur différente ou par un repère tactile.

Couloirs

Les couloirs doivent constituer un passage logique entre la porte d'entrée et les aires publiques intérieures du bâtiment.

Les couloirs doivent permettre facilement le passage d'un fauteuil roulant; leur largeur libre doit être comprise entre 900 mm et 1,5 m; on recommande 1,7 m aux endroits où deux fauteuils pourraient se croiser.

Il faut éviter les dénivellations ou prévoir une rampe conforme aux critères reconnus.

Il faut prévoir des repères tactiles pour signaler les dénivellations ou les endroits dangereux.

Aucun objet ne doit empiéter sur les couloirs à moins d'être placé à plus de 2,25 m de hauteur. Tout objet plus bas doit être encastré dans le mur et signalé par un changement de couleur ou de texture.

Planchers

Il ne doit pas y avoir de dénivellation entre les couloirs et les pièces ou espaces adjacents.

Le couvre-sol doit avoir un motif ou une couleur bien visible et être uniformément éclairé.

Il doit y avoir un net contraste entre la couleur ou la nuance du couvre-sol et celle des surfaces verticales adjacentes.

Les sols extérieurs et intérieurs doivent être antidérapants, qu'ils soient secs ou mouillés.

Le tapis des planchers, escaliers et rampes doit être solidement fixé (collé par exemple); il doit être à trame serrée, à poil court et à fibres non statiques; s'il faut un sous-tapis, celui-ci doit être le plus mince possible.

Escaliers

Il ne faut pas poser de petits éléments de revêtement (carreaux ou briques par exemple) sur les marches d'escalier à moins que le nez soit d'une couleur contrastée.

Il ne faut pas poser de tapis à motifs trop chargés dans les escaliers.

Les escaliers et les paliers ne doivent pas croiser d'autres passages. Les portes ne doivent pas ouvrir vers les paliers ou obstruer le passage.

Ascenseurs

Les ascenseurs doivent être conformes à la norme ACNOR (Association canadienne de normalisation) régissant les ascenseurs, les escaliers mécaniques et les trottoirs roulants.

Les ascenseurs doivent être accessibles et desservir tous les étages et parties importantes d'un bâtiment.

L'emplacement des ascenseurs doit être bien indiqué.

Il faut identifier chaque étage de façon appropriée sur le montant de la porte de l'ascenseur afin d'aider les mal-voyants.

À la porte de l'ascenseur, un système de signalisation visuel et sonore doit indiquer l'arrivée d'une cabine et sa direction:

l'axe du signal visuel doit être à au moins 1,8 m du sol; il est recommandé d'utiliser un signal en forme de flèche pour indiquer le sens du déplacement de la cabine;

chaque signal doit avoir une hauteur de 60 mm et être visible de l'endroit où se trouve le bouton d'appel; le signal "en haut" doit être blanc et le signal "en bas" rouge;

le signal sonore doit fonctionner une fois lorsque la cabine monte et deux fois lorsque la cabine descend;

on peut utiliser des appareils d'éclairage dans la cabine pourvu qu'ils soient visibles de l'endroit où se trouve le bouton d'appel.

Tous les boutons d'appel des ascenseurs doivent être accessibles aux personnes en fauteuil roulant. L'axe central des boutons ne doit pas être à plus de 1 m du sol.

L'ouverture des portes doit permettre le passage d'un fauteuil roulant et satisfaire aux critères qui s'imposent.

Le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes doit être automatique et comporter un dispositif de sécurité qui réouvre automatiquement la porte d'une cabine ou d'une plate-forme élévatrice en cas d'obstruction par une personne ou un objet.

Le dispositif de réouverture doit se déclencher automatiquement lorsque l'objet ou la personne se trouve entre les senseurs qui le commandent et qui doivent être fixés à une hauteur de 125 à 150 mm.

Le fonctionnement de l'ascenseur doit être automatique et chaque cabine doit comporter un dispositif de mise à niveau automatique.

La cabine doit être assez grande pour permettre à une personne d'effectuer des manoeuvres en fauteuil roulant et d'être accompagnée d'un aide.

Les commandes doivent être utilisables par des personnes en fauteuil roulant et par d'autres personnes handicapées, comme les handicapés visuels.

Les inscriptions des tableaux de commande doivent être à gauche des boutons, avoir une hauteur de 15 mm et des arrêtes bien nettes et il doit y avoir un contraste entre leur couleur et celle de la plaque. Le diamètre minimal des boutons doit être de 20 mm, sans compter le périmètre éclairé. On peut poser des boutons saillants à condition qu'ils ne dépassent pas de plus de 5 mm. On ne doit pas utiliser de boutons thermosensibles.

Il faut envisager des inscriptions en braille sur les tableaux de commande, à droite des caractères habituels.

Dans le cas de deux rangées verticales de boutons, les numéros impairs doivent être à gauche et les pairs, à droite. Lorsqu'il faut trois rangées ou plus, les boutons doivent être numérotés de gauche à droite.

Il faut poser un bouton (vide) à l'emplacement correspondant au 13^{e} étage lorsque ce numéro ne sert pas.

Il faut utiliser des symboles standards pour marquer les commandes. Par rapport au sol, la hauteur maximale du bouton supérieur doit être de 1,4 m et la hauteur minimale du bouton inférieur, de 750 mm.

Chaque cabine doit être munie d'un indicateur d'étage au-dessus du tableau de commande ou de la porte pour indiquer sa position. Lorsque la cabine franchit un étage ou s'y arrête, le numéro correspondant doit s'éclairer et un signal sonore doit se faire entendre.

Une annonce verbale automatique du numéro de l'étage, d'une puissance sonore minimale de 20 décibels, peut accompagner ou remplacer le signal sonore habituel.

Les indications relatives à l'utilisation du système d'alarme doivent être claires. L'emplacement du système doit être indiqué par des symboles, en creux ou en relief, placés à proximité. Les commandes d'urgence doivent être groupées au bas du tableau et l'axe du bouton d'alarme doit être à 890 mm au-dessus du sol.

Un système de communication d'urgence à deux voies doit assurer la liaison entre la cabine et un centre de surveillance dans le bâtiment:

l'élément mobile le plus élevé de ce système doit être à une hauteur de 1,2 m à 750 mm;

son emplacement doit être indiqué par un symbole en creux ou en relief placé à proximité;

lorsque le système est branché sur l'alimentation électrique du bâtiment, un circuit de secours doit s'enclencher automatiquement dans les dix secondes qui suivent une panne de courant;

ce circuit de secours doit pouvoir alimenter le système de communication à deux voies pendant au moins quatre heures.

Un signal visuel doit indiquer aux malentendants que leur signal d'alarme a été reçu.

La cabine doit être munie sur ses trois parois d'une main-courante conforme aux critères reconnus. Cette main-courante doit être à une hauteur de 810 à 900 mm du plancher et à 40 mm des parois.

L'intensité lumineuse minimale dans la cabine doit être de 160 lx (lux) à une hauteur de 900 m et de 50 lx au niveau du plancher.

Sorties de secours

En cas d'urgence, les personnes handicapées peuvent évacuer un bâtiment si celui-ci est entièrement accessible.

Les poignées de portes des escaliers d'évacuation, des couloirs menant aux sorties de secours et des sorties elles-mêmes doivent être dotées d'un repère tactile, comme une surface moletée ou rugueuse.

Les couloirs d'accès aux sorties de secours doivent être séparés de toutes les autres parties du bâtiment par des cloisons pouvant résister au feu pendant une heure. Les portes de ces cloisons doivent avoir un degré de résistance minimal de 20 minutes et leur vitrage doit être en verre armé monté dans un châssis d'acier.

Toutes les sorties de secours et les voies y conduisant doivent être signalées par un panneau réglementaire bien visible. Un signal sonore indiquant la sortie aux mal-voyants peut être également souhaitable.

Les sorties et toutes les voies y conduisant doivent être éclairées en permanence. Il faut prévoir une alimentation de secours en cas de panne de courant.

Les signaux avertisseurs et les alarmes doivent être placés de façon à être facilement vus, entendus et compris.

Les panneaux lumineux portant le mot "SORTIE" doivent clignoter à une fréquence maximale de 5 Hz en guise de signal d'alarme visuel.

Lorsque ces avertisseurs sont alimentés en permanence par une source électrique, il faut les brancher sur le même circuit que les avertisseurs sonores.

Les avertisseurs visuels peuvent aussi être portatifs et autonomes mais ils doivent être facilement vus dans tout le secteur desservi par ces signaux d'alarme.

Il faut installer les poignées ou les boutons des avertisseurs à portée des personnes en fauteuil roulant ou des personnes âgées limitées dans leur mouvements; leur ligne médiane doit se situer entre 1 et 1,2 m au-dessus du sol.

Signalisation

Il faudrait prévoir une signalisation pour indiquer l'emplacement et le degré d'accessibilité des installations et des services, le chemin à suivre et les dangers éventuels.

Les renseignements doivent être donnés de façon aussi claire et concise que possible.

Tous les signaux doivent être si possible groupés ou toujours installés aux mêmes endroits.

Les signaux doivent être placés de façon à pouvoir d'abord être lus et ensuite touchés.

Le message à transmettre doit être conçu de façon à être compris par tous, y compris les handicapés visuels. Des bandes en braille peuvent être apposées le long des autres signaux; on peut aussi utiliser des lettres en relief.

La signalisation des voies piétonnes ou des couloirs doit être placée d'un seul côté, à hauteur des yeux (entre 1,2 et 1,6 m) et encastrée à une profondeur minimale de 450 mm.

La signalisation ne doit gêner ni l'ouverture des portes ni la circulation des véhicules.

La signalisation en hauteur doit être fixée à au moins 2,25 m au-dessus du sol pour permettre aux piétons de circuler en toute sécurité.

Pour que les signaux soient bien lisibles, il est recommandé d'utiliser des lettres sombres sur fond clair non réfléchissant, noir sur blanc par exemple.

Téléphones

Il faut prévoir des téléphones publics accessibles que peuvent utiliser les personnes en fauteuil roulant, les handicapés visuels et auditifs et toute autre personne.

Les isoloirs téléphoniques doivent avoir une largeur libre minimale de 760 mm pour permettre l'accès d'un fauteuil roulant.

Les téléphones payants peuvent être fixés au mur, montés sur un socle ou placés dans un isoloir sans porte.

Les fentes pour la monnaie doivent être à portée des personnes en fauteuil roulant, c'est-à-dire à une hauteur maximale de 1,4 m.

Les appareils doivent être dotés de chiffres en relief ou d'aides électroniques à l'intention des mal-voyants.

Les cadrans téléphoniques doivent être bien éclairés; un minimum de 100 lx est recommandé.

Les annuaires téléphoniques doivent être bien éclairés et à portée des personnes en fauteuil roulant.

Il faut prévoir une tablette, à portée des personnes en fauteuil roulant, qui puisse supporter l'annuaire.

Dans la plupart des bâtiments et installations à la disposition du public et dans d'autres endroits appropriés, il faut prévoir pour chaque groupe de téléphones au moins un appareil dont le volume sonore est réglable.

Il faut installer des "Visuor" (télétypes) à l'intention des handicapés de l'ouïe et de la parole, dans tous les endroits très fréquentés comme les édifices gouvernementaux, les centres médicaux, les postes de police, les gares et les autres endroits appropriés.

Salles de toilette

Il faut prévoir une salle de toilette séparée pour les personnes handicapées qui se font aider par une personne de sexe opposé. Cette salle doit contenir au moins un cabinet d'aisances pour handicapés.

Dans les salles dotées d'un vestibule à deux portes, l'espace entre les portes doit permettre les manoeuvres en fauteuil roulant.

La murette placée à l'entrée des salles de toilette pour bloquer la vue ne doit pas gêner les manoeuvres en fauteuil roulant.

L'espace libre entre les murs du vestibule ou les murettes doit être d'au moins 1,2 m.

Une main-courante doit être installée sur les murs et murettes, à une hauteur de 810 à 910 mm, pour servir d'appui aux semi-handicapés moteurs.

Cette main-courante doit résister à une pression de 1 700 kPa.

Les salles de toilette publiques doivent être dotées d'au moins une cabine pour les personnes en fauteuil roulant; cette cabine doit mesurer au moins 1,5 de longueur sur 1,4 m de largeur et être munie d'une porte ouvrant vers l'extérieur.

Une poignée montée près des charnières de la porte permet à de nombreux handicapés de fermer la porte plus aisément.

Une patère de forme arrondie et d'une longueur maximale de 25 mm doit être fixée à 1,5 m du sol sur un mur latéral, pour les personnes en fauteuil roulant.

L'axe longitudinal de la cuvette doit être à 450 mm du mur doté d'une barre d'appui et à 900 mm au minimum de l'autre mur latéral afin de permettre un déplacement latéral.

Les barres d'appui, d'un diamètre minimal de 30 mm, doivent être à 40 mm au moins du mur sur lequel elles sont fixées.

Il faut prévoir des barres d'appui conformes aux normes reconnues. Elles doivent être placées à environ 400 mm de l'axe de la cuvette.

La hauteur du siège doit être de 430 à 460 mm, pour convenir à toutes les personnes, notamment à celles qui doivent quitter leur fauteuil roulant.

Il ne faut pas installer de siège à ressort.

La commande de la chasse d'eau doit être accessible et d'un type utilisable par les personnes qui ont peu de mobilité ou peu de force dans les mains.

Il faut prévoir un support dorsal lorsqu'il n'y a pas de réservoir d'eau.

Dans les salles de toilette pour hommes, il faut installer un urinoir plus bas que la normale; le rebord doit être à 480 mm du sol.

Le meuble-lavabo doit être conçu de façon à permettre à une personne en fauteuil roulant de s'approcher. L'espace pour les genoux doit être de 660 mm de hauteur et de 250 mm de profondeur.

Le drain doit être placé à l'arrière du lavabo ou isolé s'il y a risque de se brûler.

Il est bon de prévoir un régulateur de la température de l'eau qui ne doit excéder 43,3°C. Les poignées de robinet doivent être de type levier.

Les distributeurs de savon, d'essuie-mains et de serviettes hygiéniques, les étagères et les autres objets saillants doivent être placés de façon à ne présenter aucun risque. L'orifice de distribution doit être à une hauteur de 1 m du plancher.

Il faut poser les miroirs à une hauteur qui soit accessible aux personnes en fauteuil roulant, le bas de ces miroirs étant de préférence à une hauteur comprise entre 910 mm et 1 m.

Fontaines

Il faut installer des fontaines à proximité des endroits très fréquentés.

Ces fontaines doivent être actionnées par une poignée manuelle de type levier.

Le bec doit être monté à l'avant et orienté de façon que le jet d'eau soit parallèle au bord avant. L'orifice doit être à environ 825 mm au-dessus du sol.

La position maximale de débit doit s'obtenir en pressant le levier loin de la fontaine.

Il doit être possible de glisser un gobelet sous le jet d'eau et il faut prévoir un distributeur de gobelets à proximité.

Les fontaines doivent être exemptes d'arrêtes vives ou de coins coupants qui risqueraient de blesser l'utilisateur.

Lorsque la fontaine est placée dans une niche, les personnes en fauteuil roulant doivent pouvoir s'en approcher. Il faut donc prévoir sous l'appareil un espace minimal de 750 mm de profondeur et de 725 mm de hauteur.

Les fontaines ne doivent pas empiéter de plus de 300 mm sur les voies piétonnes.

Commandes, distributeurs et poubelles

Les commandes, les distributeurs, les poubelles, etc., doivent être placés dans des endroits où les personnes en fauteuil roulant et celles qui ont peu

de force ou peu de mobilité dans les mains peuvent les utiliser.

Les commandes doivent être repérables au toucher par les mal-voyants.

Obstacles particuliers: solutions recommandées

Il faut adopter des solutions spéciales pour les lieux de rassemblement tels que auditoriums, patinoires, salles de réunion et stades, ainsi que pour les installations qui s'y rattachent, comme les halls d'entrée, les guichets, la scène et les coulisses. Les vestiaires et les douches demandent une attention particulière.

Sièges

Le nombre de places réservées aux personnes en fauteuil roulant doit être directement proportionnel au nombre total de sièges. Lorsque le nombre total n'excède pas cinquante, il faut prévoir deux sièges côte à côte. Dans les endroits de plus de cinquante places, il faut prévoir deux sièges côte à côte et un pour cent du nombre total des sièges, répartis dans les différentes sections et à proximité d'allées accessibles.

Les emplacements pour les fauteuils roulants doivent être de plain-pied et d'accès facile.

Les personnes en fauteuil roulant doivent être en mesure d'atteindre la sortie de secours ou la porte la plus rapprochée.

Les sièges pour les personnes portant un appareil orthopédique ou une prothèse doivent être généralement situés le long des allées ou à l'arrière. Le nombre total de ces sièges doit être le suivant:

- 50 sièges ou moins - 2 sièges côte à côte
- de 50 à 400 sièges - deux séries de deux sièges côte à côte
- plus de 400 sièges - pas moins de un pour cent de la capacité totale.

Il faut prévoir des sièges dotés d'un dispositif électronique d'écoute (circuit électromagnétique, FM ou autre) pour les malentendants. Ces sièges doivent s'ajouter à ceux qui sont prévus pour les handicapés moteurs. Leur nombre doit être le suivant:

- 50 sièges - 2 sièges
- de 50 à 400 sièges - 4 sièges
- plus de 400 sièges - pas moins de un pour cent de la capacité totale.

Les sièges doivent être placés à des endroits offrant une aussi bonne visibilité que la majorité des autres places.

Comptoirs de service

Lorsque les comptoirs de service ont plus de 915 mm de hauteur, il faut

prévoir, pour les personnes en fauteuil roulant, une section basse d'un hauteur maximale de 915 mm.

Lorsque la section basse est utilisée pour écrire, il faut prévoir un espace pour les genoux d'au moins 810 mm de largeur, 600 mm de profondeur et 760 mm de hauteur.

Dans les cafétérias, les aires d'attente et de circulation doivent être accessibles en fauteuil roulant. La largeur libre le long des comptoirs doit être d'au moins 810 mm.

Centres commerciaux et épiceries

Dans les grands magasins et les épiceries, il faut au moins une caisse enregistreuse accessible aux personnes en fauteuil roulant.

Lorsqu'il y a des passages canalisés vers les caisses, des tourniquets, etc., il faut prévoir au moins une autre voie facilement accessible aux personnes handicapées.

Les dispositifs installés dans les magasins pour prévenir le vol des chariots ne doivent pas empêcher les clients en fauteuil roulant d'entrer ou de sortir, à moins qu'il y ait un autre accès aussi pratique.

Les allées des magasins doivent avoir une largeur libre de 810 mm pour les personnes en fauteuil roulant. Les présentoirs ne doivent pas être à plus de 1,2 m du sol.

Maisons d'enseignement, bibliothèques et musées

Les personnes handicapées doivent avoir accès aux maisons d'enseignement, aux bibliothèques et aux musées et pouvoir en profiter.

Toute salle de lecture ou d'étude équipée de tables de travail doit prévoir au moins un emplacement pour les personnes en fauteuil roulant.

Il faut aménager un espace libre sous la table de 710 mm de hauteur, 915 mm de largeur et 600 mm de profondeur.

La largeur libre entre les tables doit être de 915 mm.

Les allées entre les rayons des bibliothèques et les aires d'exposition doivent permettre le passage d'un fauteuil roulant; la largeur recommandée est de 1 m.

Dans les musées et les galeries d'art, tous les étages ouverts au public doivent être accessibles aux visiteurs en fauteuil roulant.

Les points d'information doivent être près des portes principales.

Les renseignements fournis doivent être facilement compris par tous, notamment par les handicapés visuels et auditifs.

Les choses exposées doivent être visibles des personnes assises ou debout.

Les mal-voyants doivent pouvoir toucher certains objets exposés qui sont faciles à comprendre.

Dans les vestiaires, deux pour cent des placards, ou au moins deux placards, doivent être installés à une hauteur de 230 mm à 1,2 m au-dessus du sol, avec une aire libre à l'avant de 1 m.

Il faut placer les placards destinés aux personnes handicapées près des voies accessibles.

Installations récréatives

Les personnes handicapées doivent avoir accès aux vestiaires et aux douches et pouvoir les utiliser.

Les cabines de douche doivent mesurer au moins 915 mm^2; un siège bien rembourré, repliable contre le mur, doit être fixé à une hauteur de 480 mm. Deux barres d'appui doivent être installées sur deux murs adjacents, dont celui opposé à la douche.

Le porte-savon doit être à une hauteur maximale de 1 m. Dans les grandes cabines, il doit y avoir deux porte-savon, un au-dessous de la douche et l'autre sur le mur adjacent.

Le sol de la cabine de douche doit être antidérapant et l'eau doit s'écouler loin du siège.

Le commande de douche doit être une manette unique de type levier.

Une douche téléphone doit être suspendue sur un crochet placé entre 1 et 1,2 m au-dessus du sol. Le tuyau doit avoir une longueur de 1,4 m.

Il doit y avoir un robinet de dérivation qui envoie l'eau soit à la douche fixe, soit à la douche téléphone. La température de l'eau chaude à la sortie de la douche ne doit pas excéder 43,3°C.

Dans les salles de douches communes, il n'est pas nécessaire d'installer une cabine individuelle pour fauteuil roulant, à moins qu'une bordure n'interdise l'accès de la salle.

Aires de sport

Les aires de sport, comme les terrains de volley-ball, doivent avoisiner les bâtiments, les aires de stationnement, les vestiaires et les salles de toilette.

Il faut prévoir, près des aires de sport, des sièges accessibles pouvant supporter un poids de 115 kg et munis d'un dossier et d'accoudoirs.

Camping

Les tables de pique-nique doivent être conçues de façon à servir aux personnes en fauteuil roulant. Il faut aménager un espace libre sous la table de 710 mm de hauteur, 750 mm de largeur et 600 mm de profondeur.

Les aires de camping et de pique-nique doivent être situées près des parcs de stationnement et des voies piétonnes accessibles. Il faut prévoir deux espaces de stationnement ou deux pour cent de la capacité totale (selon le nombre qui est le plus élevé); chaque espace doit avoir une largeur de 3,7 m. La surface du parc de stationnement et des voies piétonnes doit être conforme aux normes reconnues.

Les sentiers doivent être accessibles aux personnes handicapées et satisfaire aux même exigences que les voies piétonnes.

Piscines

L'accessibilité des piscines, conçues pour tout un éventail d'utilisateurs, s'obtient de deux manières:

le bord de la piscine peut être surélevé de 480 mm à plusieurs endroits et muni de barres d'appui pour permettre aux personnes qui peuvent difficilement s'accroupir ou qui sont en fauteuil roulant de s'asseoir et de mettre leurs jambes dans l'eau en les basculant par-dessus le rebord;

le bord de la piscine peut s'abaisser au niveau de l'eau et avoir une pente suffisante pour que l'eau retourne dans la piscine ou dans un caniveau continu protégé.

En plus de ce qui précède, il faut prévoir une rampe ainsi que des marches avec main-courante à l'extrémité peu profonde de la piscine.

De nombreuses personnes, qui se sentent rassurées lorsqu'elles savent qu'elles ont pied, préfèrent les piscines peu profondes. Pour les plongeons, il faut prévoir un autre bassin.

Baignades dans les lacs

Pour les personnes handicapées, les principaux inconvénients des baignades dans les lacs sont dus au fait qu'on ne peut pas contrôler la profondeur et la température de l'eau, ni les conditions d'hygiène. En outre, l'eau peut être trouble et il n'y a peut-être pas de surveillant.

La pente de la plage menant à l'eau ne doit pas dépasser 10 pour 100.

Quand le terrain est mou ou sablonneux, il faut prévoir une passerelle menant à l'eau et une autre longeant la rive.

Il faut installer une rampe, dotée d'une main-courante sur un côté, qui se prolonge dans l'eau jusqu'à une profondeur de 900 mm.

Toute la zone de baignade doit être délimitée par des bouées ou des signaux.

Les zones de baignade doivent être surveillées par un personnel compétent.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées (voir figure 4)

Une meilleure législation et des critères d'aménagement uniformes contribueraient à assurer aux personnes handicapées l'accès aux bâtiments publics et aux lieux de travail.

Des critères d'aménagement appropriés à tous doivent être définis par un groupe comprenant:

- des représentants des associations nationales d'usagers
- des représentants de tous les paliers de gouvernement
- des représentants des commissions fédérale et provinciales des droits de la personne
- des représentants du Congrès canadien du travail
- des thérapeutes professionnels et des ingénieurs en réadaptation
- des urbanistes et des aménageurs paysagistes
- des architectes, des décorateurs et des dessinateurs industriels.

Ce groupe doit demander que ses décisions soient incorporées aux codes national et provinciaux du bâtiment.

Le Code national du bâtiment et les codes provinciaux doivent être étendus à une gamme plus large de bâtiments.

Il faut prévoir des mesures législatives et des stimulants financiers, provenant du secteur public et privé, pour la modification des bâtiments déjà construits.

Il faut élaborer, au niveau local, des mécanismes juridiques qui garantissent l'application des règlements touchant l'accessibilité une fois que les organismes fédéraux et provinciaux les ont adoptés.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions recommandées

Une meilleure connaissance des questions d'accessibilité, de la part des responsables de services et du grand public, permettrait aux personnes handicapées d'avoir davantage accès aux services et d'en profiter beaucoup plus.

Les employeurs, les syndicalistes, les responsables de services médicaux et sociaux ainsi que les concepteurs et les aménageurs doivent assister à des colloques et à des ateliers de formation traitant des problèmes et solutions en matière d'accessibilité.

Des subventions et autres stimulants financiers doivent être offerts aux organismes privés et aux employeurs qui veulent modifier leurs installations pour pouvoir accueillir les personnes handicapées.

Solutions appliquées

Obstacles matériels: solutions appliquées

En 1972, le Conseil national de recherches à Ottawa a établi une liste de contrôle portant sur l'utilisation des bâtiments par les personnes handicapées. Cette liste sert de guide pour déterminer si les bâtiments sont accessibles et utiles à ce type d'occupants.

La liste de contrôle "ADAPT", établie par A.W. et P.J. Cluff, est une version améliorée de celle du CNR. Elle a été dressée à l'intention du service d'urbanisme de Toronto, dans le but d'évaluer les principaux édifices publics et municipaux du Grand Toronto avant les Jeux olympiques des handicapés qui ont eu lieu dans cette ville en juillet 1976. La liste devait servir à assurer l'accessibilité des installations publiques aux handicapés moteurs.

En 1980, l'American National Standards Institute (ANSI) a publié à New York des normes révisées (American National Standard Specifications for Making Buildings and Facilities Accessible to and Usable by Physically Handicapped People). Bien qu'elles soient américaines, ces normes constituent un excellent exposé des caractéristiques pouvant garantir aux personnes handicapées l'accessibilité des installations et services publics.

En 1981, la Société canadienne d'hypothèques et de logement a établi une liste de contrôle des immeubles à bureaux, dans le cadre de sa participation à un programme d'action pour la promotion des femmes, des autochtones et des personnes handicapées. Cette liste a servi à évaluer l'ampleur des modifications nécessaires à la réalisation d'un aménagement dépourvu d'obstacles dans les immeubles que la SCHL possède ou loue. En outre, elle analyse l'accessibilité des immeubles sous l'angle également du quartier et des terrains attenants.

Travaux publics Canada a un programme continu de modification fondé sur une version révisée de la liste de contrôle du CNR. Son auteur, Don Henning, dirige actuellement pour le compte du Ministère le programme de modification des édifices et installations appartenant au gouvernement fédéral. (Ce programme devrait prendre fin en 1983.)

En 1982, la firme d'architectes Cluff et Cluff a mis à jour le programme "ADAPT II" de Toronto (Affirmative Disabled Action Program) afin de mettre en évidence un éventail plus large des problèmes auxquels les personnes

handicapées font face dans divers bâtiments et installations. Cette nouvelle version fournit aux employeurs un outil de départ qui leur permet d'évaluer l'accessibilité de leurs propres bâtiments et installations de travail pour d'éventuels employés handicapés.

Environnement Canada a un programme permanent de modification des bâtiments fédéraux consacrés aux activités de loisir, notamment: les immeubles de Parcs Canada, les musées nationaux du Canada, l'Office de tourisme du Canada et la Commission de la capitale nationale. Le Ministère utilise les normes de modification des Travaux publics dans la mesure du possible.

La Commission des droits de la personne de la Saskatchewan, en collaboration avec un comité provincial responsable de l'accessibilité, a récemment rédigé un ensemble très complet de lignes directrices sur l'accessibilité. Celles-ci prévoient des mesures d'application et couvrent une gamme de bâtiments publics plus large que celle qui existe habituellement. Elles contiennent aussi des normes relatives aux bâtiments adjacents, à une grande variété de commodités ainsi que des solutions pour tous les types d'incapacité.

Variety Village de Toronto est un grand ensemble sportif construit à l'origine pour les personnes handicapées, mais ouvert à tous. Il a été conçu pour recevoir des handicapés moteurs de toutes sortes; en plus d'offrir un cadre dépourvu d'obstacles et des installations entièrement accessibles, il présente certains éléments originaux, notamment:

- une barre autour de la piste de course pour aider les coureurs aveugle;
- une piste en matériau spécial qui amortit les chocs pour les coureurs munis d'une jambe artificielle, mais assez résistant pour les courses en fauteuils roulants;
- un isolant acoustique spécial incorporé aux plafonds pour empêcher l'écho de se répercuter dans les prothèses auditives des athlètes sourds;
- de nombreuses prises électriques sur le mur de l'ensemble sportif pour recharger les accumulateurs des fauteuils électriques;
- deux treuils extérieurs pour aider à l'embarquement ou au débarquement des personnes en fauteuil roulant qui utilisent des autobus.

En Alberta, le centre récréatif Rundle Park d'Edmonton, le Centre Veiner de Medicine Hat et l'auberge du parc provincial Kanaskies ont été spécifiquement conçus pour recevoir des personnes handicapées.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions appliquées

Le code des droits de la personne de la Colombie-Britannique stipule que tous les lieux de travail doivent être accessibles aux personnes handicapées.

Terre-Neuve est la seule province au Canada qui ait un comité de surveillance des mesures d'accessibilité (Accessibility Compliance Board).

Au Québec, la Loi 9 (Loi garantissant aux personnes handicapées l'exercice de leurs droits, 1978) exige que les propriétaires de bâtiments ouverts au public et non couverts par le Code national du bâtiment présentent un programme de modifications qui garantisse l'accessibilité de ces bâtiments d'ici cinq ans.

Le code du bâtiment du Québec de 1976 prévoit les mesures suivantes: 3.1.1.2 "Mesures spéciales pour permettre l'accès aux bâtiments pour les personnes en chaise roulante;" et 3.6.2.3 "Largeur des portes: Dans une étendue de plancher accessible aux personnes en chaise roulante, la largeur nette des portes doit être d'au moins 762 mm. Le Code a recours aux Symboles internationaux d'accessibilité".

Les bâtiments reconnus publics sont les mêmes que ceux qui figurent dans le Code national du bâtiment du Canada.

Le code des droits de la personne de la Saskatchewan stipule que tous les bâtiments ouverts au public doivent être accessibles. La Commission a adopté des normes (Accessibility Standards) qui définissent officiellement ce que représente l'accessibilité.

Le Code du bâtiment de l'Ontario contient une 5e partie distincte qui définit les exigences relatives aux bâtiments et qui se rapproche beaucoup du Supplément N°5 au Code national du bâtiment. Il exige que tous les lieux de rassemblement, les bureaux gouvernementaux ainsi que les immeubles commerciaux et résidentiels soient accessibles (sous certaines réserves) aux personnes en fauteuil roulant.

La partie 10 du code du bâtiment de la Colombie-Britannique a maintenant force de loi dans toute la province. Les dispositions touchant l'accessibilité sont dérivées du Supplément N°5 au Code national du bâtiment, mais les renseignements et les directives sont plus détaillés.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions appliquées

Le gouvernement fédéral a récemment amorcé, par l'entremise d'Emploi et Immigration Canada, une étude de deux ans sur le manque d'emplois offerts dans la Fonction publique aux handicapés moteurs. Un programme a été mis sur pied dans le but d'offrir des possibilités d'emploi grâce aux mesures suivantes:

création d'un fonds d'achat d'équipement et de matériel professionnel pour les personnes handicapées;

examen et révision des politiques et des méthodes de sélection qui pourraient être discriminatoires;

étude confiée à Travaux publics Canada en vue de déterminer comment rendre accessibles tous les édifices gouvernementaux d'ici la fin de 1983.

Le service de planification sociale de Halifax a récemment publié une brochure indiquant les restaurants et les débits de boissons que fréquentent les personnes handicapées. Cette brochure, intitulée "Halifax Restaurants and Beverage Rooms: A Guide for the Handicapped", décrit les possibilités de stationnement, l'accessibilité des salles de toilette et leur emplacement dans l'établissement, et énumère, s'il y a lieu, les obstacles (différences de niveau). Elle décrit aussi l'aménagement intérieur ainsi que la disposition et le type de meubles.

Les ligues junior de Toronto et de Montréal ont publié des documents semblables qui décrivent un certain nombre de types de bâtiments. La Commission de la capitale nationale à Ottawa a également rédigé des guides pour les personnes handicapées.

En outre, elle maintient des pistes de plein air pour les mal-voyants et les personnes en fauteuil roulant.

La Wintario Corporation offre des fonds pour promouvoir l'accessibilité des installations éducatives et récréatives en Ontario. Ces fonds peuvent être affectés aux immobilisations, à la construction, ou à la rénovation ou être attribués comme frais d'exploitation pour de nouveaux ou de meilleurs services.

Commentaires

Le Code national du bâtiment définit actuellement les bâtiments publics comme des bâtiments dans lesquels le public est admis, à l'exclusion des immeubles d'habitation, des maisons, des pensions et des bâtiments classés dans le "groupe F". Ce groupe comprend les usines, les entrepôts, les stations de télévision et les salles de vente.

Les types de "bâtiments publics" qui doivent être accessibles varient considérablement d'une province à l'autre. Dans de nombreux cas on a officiellement adopté la définition du Code national du bâtiment, alors que dans d'autres on a ajouté certains types.

Toutefois, quel que soit le type de bâtiment public qui doit être accessible en vertu des codes provinciaux, les normes d'accessibilité ne s'appliquent qu'aux nouveaux immeubles (à l'exception des édifices fédéraux). Étant donné que les codes ne touchent pas 95 pour 100 de tous les bâtiments publics mentionnés parce qu'ils ont été construits avant l'adoption du code, on peut douter de l'utilité de ces normes.

Tout en prônant la rénovation et la modification de tous les "bâtiments publics" d'une façon qui convienne à tous les groupes de personnes handicapées, les auteurs admettent que l'application générale des normes

entraînerait des frais considérables, surtout pour la petite entreprise. En outre, les problèmes économiques et juridiques que pose l'accessibilité de tous les bâtiments publics sont aggravés par le fait que ces bâtiments relèvent de différentes compétences.

Au Québec, la loi 9 a essayé de corriger ce problème en encourageant la rénovation et la modification des bâtiments anciens et de ceux qui n'étaient pas touchés par le code provincial du bâtiment, par le biais de la législation sur les droits de la personne.

Il semble que la protection dont bénéficient les personnes handicapées en vertu des codes provinciaux des droits de la personne influe quelque peu sur la façon dont l'accessibilité est définie dans les codes du bâtiment.

Cependant, la prise de conscience et le militantisme croissants des personnes handicapées obligent les gouvernements à songer sérieusement à adopter des dispositions législatives assurant la modification des immeubles grâce à des stimulants financiers publics ou privés. L'adoption de codes provinciaux des droits de la personne qui protègent davantage les droits des handicapés permet maintenant aux citoyens de recourir aux tribunaux.

Aux termes de la loi, les personnes handicapées peuvent intenter une action en recours collectif contre le(s) propriétaire(s) de tout bâtiment ou installation qui ne leur est pas physiquement accessible, parce qu'ils se voient refuser les mêmes droits et possibilités (emploi par exemple) que les autres personnes.

Toutefois, de tels recours ne sont pas toujours couronnés de succès. La commission américaine (United States Architectural and Transportation Barriers Compliance Board), formée en 1974 à la suite d'une action en recours collectif intentée par des handicapés, n'a jamais pu veiller efficacement à l'application des normes "ANSI", faute de mécanismes et de personnel de surveillance à l'échelon local.

On peut s'attendre à ce que la commission de Terre-Neuve (Accessibility Compliance Board) éprouve les mêmes difficultés, à moins que de tels problèmes aient été prévus et résolus dans la réglementation provinciale et municipale.

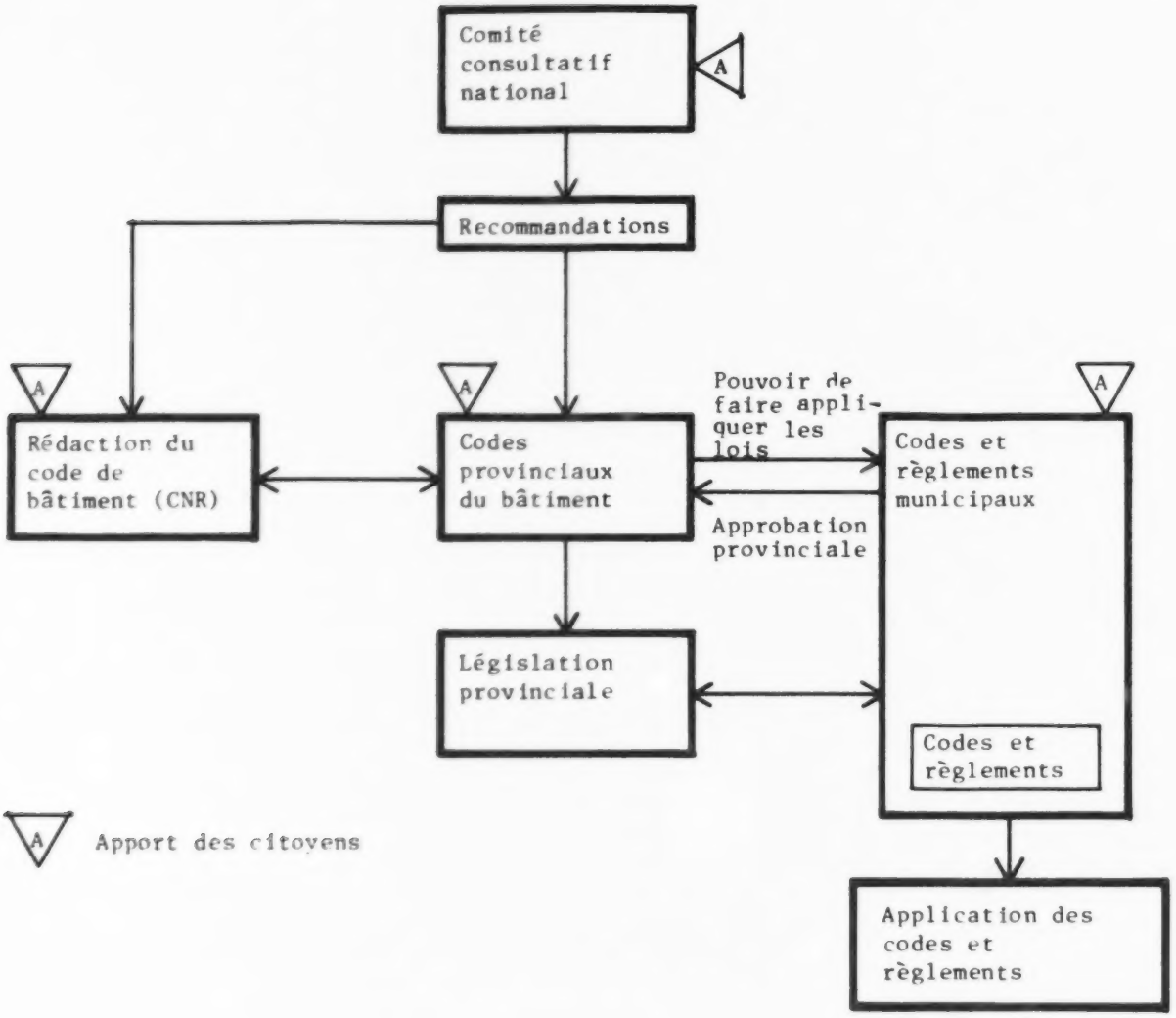
Comité consultatif national
A
Recommandations
A
Rédaction du code de bâtiment (CNR)
A
Codes provinciaux du bâtiment
Pouvoir de faire appliquer les lois
Approbation provinciale
A
Codes et règlements municipaux
Législation provinciale
Codes et règlements
A
Apport des citoyens
Application des codes et règlements

Figure 4

7. PRESTATION DE SERVICES

ÉNONCÉ:: LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À TOUS LES SERVICES COMMUNAUTAIRES ET POUVOIR EN PROFITER

Problèmes

Obstacles matériels

Les obstacles matériels sont liés aux défauts de conception ou d'aménagement, à l'absence ou au manque de cohésion des éléments suivants:

- environnement extérieur
- transports en commun et installations connexes
- transports individuels et parcs de stationnement
- installations et bâtiments publics
- mobilier et équipement
- aides orthopédiques et prothèses.

Obstacles administratifs et juridiques

Ces obstacles englobent un manque de coordination et d'entente de la part de tous les paliers administratifs et du secteur privé au sujet des points suivants:

le degré d'accessibilité et d'utilisation des services par les personnes handicapées;

la formulation de politiques énonçant des critères d'aménagement uniformes ainsi que les mesures d'accessibilité définies dans les codes et règlements provinciaux et municipaux;

l'adoption de priorités et de programmes pour l'élimination des obstacles;

les possibilités financières de procéder aux modifications nécessaires;

les champs de compétence pour la prestation et le financement des services et les corrections nécessaires;

le mode de financement et les sommes requises pour l'organisation et la prestation des services nécessaires;

l'aide et les allocations offertes par les administrations aux personnes handicapées.

Obstacles à l'accessibilité des services

Souvent, les personnes handicapées ne peuvent utiliser efficacement les services communautaires dont ils ont besoin ou qui leur plaisent pour les raisons suivantes:

manque de compréhension des questions d'accessibilité de la part des responsables des services, de tous les paliers administratifs, du secteur privé et du grand public;

obstacles psychologiques créés par l'attitude des responsables des services, des personnes handicapées et des groupes de pression;

salaires inadéquats et manque de formation et d'information du personnel de soutien et des autres préposés aux services; absence de liens entre les services;

prix élevés ou variables et arbitraires des services offerts aux personnes handicapées;

absence de mécanismes interprovinciaux garantissant la réciprocité des services, des dépenses et des prestations;

services inaccessibles, inappropriés ou mal situés;

manque d'interaction et de communication entre les administrations et le secteur privé;

financement sporadique et instable des services;

programmes conçus pour épuiser les fonds disponibles plutôt que pour satisfaire les besoins de la clientèle;

programmes qui ne correspondent plus aux besoins de la clientèle.

Solutions recommandées

Obstacles matériels: solutions recommandées

Les personnes handicapées doivent avoir accès à l'environnement extérieur et pouvoir en profiter. (Voir à la section 3, la rubrique Obstacles matériels: solutions.) En outre, les voies piétonnes doivent:

correspondre à l'itinéraire logique entre les points de départ et d'arrivée, être intégrées au réseau piétonnier et convenir au grand public;

offrir des installations et des commodités permettant de se détendre, de flâner ou de rencontrer d'autres personnes;

démontrer concrètement la politique en vigueur grâce à des solutions appropriées et novatrices;

offrir aux piétons le plus de diversité possible du point de vue activités et commodités;

être accessibles aux handicapés moteurs et aux mal-voyants tout comme aux personnes non handicapées.

Les transports en commun et les installations connexes doivent être conçus pour desservir un grand nombre de personnes handicapées. (Voir à la section 4, la rubrique Obstacles matériels: solutions.) En outre, tous les réseaux doivent offrir les interfaces nécessaires entre le foyer et les services essentiels ou désirés.

Les transports individuels et les parcs de stationnement doivent être accessibles aux personnes handicapées (voir à la section 5, la rubrique Obstacles matériels: solutions) et représenter une solution de rechange viable par rapport aux transports collectifs urbains et ruraux.

Tous les bâtiments publics de la communauté doivent être facilement accessibles grâce à des voies piétonnes et à des moyens de transport collectifs ou individuels. En outre, tous les bâtiments doivent être aménagés de façon à permettre aux personnes handicapées de profiter pleinement et efficacement de ce qui suit:

- possibilités d'emploi
- services médicaux et sociaux
- enseignement scolaire et professionnel
- magasins de gros et de détail
- loisirs et activités récréatives
- réunions sociales et culturelles. (Voir à la section 6, la rubrique Obstacles matériels: solutions.)

Les personnes handicapées doivent pouvoir utiliser les équipements extérieurs et le mobilier intérieur.

La recherche pour découvrir et améliorer des aides orthopédiques et des prothèses doit se poursuivre de façon permanente et s'intéresser à tous les aspects de la vie.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées (voir figures 5 à 9)

Les personnes handicapées peuvent influer sur les décisions de tous les paliers administratifs et du secteur privé, en participant activement à la planification urbaine et sociale, en militant à titre de consommateurs et en faisant mieux connaître au public les questions d'accessibilité.

Les personnes handicapées doivent influer sur l'établissement de critères d'aménagement uniformes et appropriés dans les domaines suivants:

- environnement extérieur*
- transports en commun**
- transports individuels et stationnement***
- installations et bâtiments publics.****

Les personnes handicapées doivent influer sur le degré d'accessibilité de leur communauté en réclamant l'adoption d'un code provincial ou municipal ainsi que des mécanismes d'application.

Ces personnes doivent s'assurer qu'une planification sociale accompagne tous les plans de développement urbains ou ruraux.

Grâce à une amélioration des codes des droits de la personne et à la possibilité d'en appeler devant les tribunaux, les personnes handicapées doivent contribuer à la formulation et veiller au respect des décisions et des priorités.

Il faut instaurer, sur une base régionale et locale, des services complets d'aide à domicile pour tous les types d'incapacité.

Les soins à domicile doivent être considérés comme partie intégrante de la politique des logements sociaux et non pas relever strictement des services médicaux et sociaux.

Le gouvernement fédéral doit participer massivement et activement à la mise sur pied de programmes d'assistance, en fournissant une aide financière et en assurant l'existence et l'application de normes interprovinciales ou intermunicipales uniformes en ce qui a trait au fonctionnement des services et aux soins.

Le financement des programmes d'aide à domicile doit être permanent et vu comme un prolongement logique du réseau des services de soins.

---

* Voir à la section 3, la rubrique: Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées.

** Voir à la section 4, la rubrique: Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées.

*** Voir à la section 5, la rubrique: Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées.

**** Voir à la section 6, la rubrique: Obstacles administratifs et juridiques: solutions recommandées.

Il faut établir un tarif standard pour les services à domicile afin d'éviter les abus.

Il faut procéder le moins possible à la vérification du revenu des bénéficiaires des services, si ce n'est pour tenir compte de l'augmentation du coût de la vie.

Les frais d'aides orthopédiques ou de prothèses doivent être inclus dans les programmes provinciaux d'assurance-maladie.

Il faut réviser les classifications fédérale et provinciales actuelles des soins médicaux pour en arriver à une prestation de soins et de services mieux adaptée aux personnes vivant dans la communauté.

Il faut mettre en place un programme global et uniforme de services de santé qui comprenne:

- les services thérapeutiques
- les aides orthopédiques et les prothèses
- les services de rééducation
- les services d'évaluation des diagnostics et d'intervention
- les services d'optométrie et les services pharmaceutiques
- les services infirmiers
- l'assurance-maladie, les soins dentaires et l'assurance-hospitalisation
- une aide financière pour les frais médicaux extraordinaires
- le transport pour les visites médicales
- les services d'aide à la famille
- les programmes d'entretien ménager et de soins personnels
- les programmes de modification des logements*.

Les personnes handicapées, qu'elles vivent à la ville ou à la campagne, doivent pouvoir bénéficier de toutes les possibilités de soins médicaux et de soins à domicile.

Tous les bâtiments et toutes les installations des services médicaux et sociaux doivent être intégrés aux programmes de planification communautaire, être accessibles aux personnes handicapées et mis à leur disposition.

Des renseignements détaillés sur l'existence et l'emplacement de tels services doivent être constamment à la disposition des premiers intervenants (omnipraticiens par exemple) et des personnes handicapées.

Il faut uniformiser entre les provinces les critères d'admissibilité aux services de santé et d'aide à domicile et permettre leur réciprocité.

---

* D'autres études et publications de la SCHL traitant des modifications particulières des logements.

Les critères médicaux qui déterminent en grande partie le type et le degré de soins médicaux ou d'aide financière nécessaires, doivent être uniformisés et définis de façon plus générale, afin de réduire les risques d'abus ou d'interprétation arbitraire de la part des médecins et des bénéficiaires.

Il faut élaborer une législation uniforme qui tienne compte des frais extraordinaires suivants liés aux possibilités d'emploi des personnes handicapées:

le transport quotidien est une dépense importante;

les frais médicaux peuvent devenir une dépense personnelle (par exemple, les cathéters ne sont pas remboursés par les régimes d'assurance);

le prix d'achat d'un fauteuil roulant ou d'un chien d'aveugle n'est pas couvert lorsque la personne travaille;

les réparations des fauteuils roulants et l'achat des pièces sont un fardeau supplémentaire;

il peut y avoir aussi des frais d'accompagnement et des frais d'aide à domicile.

Il faut poursuivre constamment la recherche dans le domaine des aides techniques pour le travail et la vie de tous les jours.

La modification des lieux de travail ou l'acquisition d'aides techniques (machines à écrire spéciales et aides à la formation professionnelle, par exemple), doivent être subventionnées dans le cadre des lois fédérales/ provinciales.

Dans certains cas, il faut envisager l'octroi de compensations financières aux employeurs qui embauchent des personnes handicapées.

Il faut encourager le secteur privé à lancer, comme les administrations fédérale, provinciales et municipales, des programmes d'action positive dans tous les lieux de travail.

Il faut adopter des lois uniformes, aux niveaux fédéral et provincial, qui garantissent aux personnes handicapées un revenu plus adéquat ainsi que des prestations supplémentaires. Cette législation doit tenir compte du taux d'inflation.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions recommandées

Grâce à une meilleure connaissance des questions d'accessibilité et aux leçons tirées des recherches sur les problèmes des personnes handicapées, il serait possible d'accroître l'accessibilité et l'utilisation des services communautaires.

Il faut fournir, de façon syntématique et constante, des services médicaux et personnels appropriés aux personnes handicapées vivant dans la communauté.

Les personnes qui dispensent des services et des soins aux handicapés doivent être reconnues comme des spécialistes essentiels et doivent:

recevoir un salaire qui prouve que leurs services représentent un complément indispensable aux services de santé traditionnels;

recevoir une formation qui leur permettre de reconnaître, comprendre et atténuer les problèmes complexes qui limitent l'activité quotidienne des personnes handicapées;

recevoir une formation qui leur permettre de répondre aux besoins individuels des personnes handicapées qui bénéficient de leurs services;

recevoir une formation qui leur permettre de se plier aux horaires individuels des personnes handicapées qui bénéficient de leurs services.

La formation de réseaux d'assistance et d'information entre les organismes provinciaux/municipaux, regroupant des responsables de services des secteurs public et privé, aiderait à déterminer les lacunes importantes des services au niveau local ainsi qu'à réduire ou éliminer la fragmentation et le double emploi des services.

Il faut uniformiser tous les services qui assurent le bien-être des personnes handicapées et la possibilité pour elles de continuer à vivre dans la communauté, du point de vue des coûts, de l'admissibilité et de la réciprocité.

Le mode de financement des services d'assistance doit être uniformisé et adopté uniformément sur une base permanente.

Des aides à la communication et à la formation professionnelle ainsi que des aides didactiques doivent être mises à la disposition des personnes handicapées selon leurs besoins.

Les programmes de prestations doivent permettre à ces personnes de disposer d'un revenu suffisant pour vivre de façon aussi autonome et normale que possible.

Tous les services nécessaires dans le domaine médical, social, éducatif comme dans celui de l'emploi, des loisirs et des transports, doivent être fournis aux endroits voulus dans le cadre d'une planification de l'accessibilité des communautés.

Solutions appliquées

Obstacles matériels: solutions appliquées

Voir aux sections 3, 4, 5 et 6, les rubriques: Obstacles matériels: solutions appliquées.

Obstacles administratifs et juridiques: solutions appliquées

Santé et Bien-être social Canada administre le programme de Services complémentaires de santé (SCS) dans le cadre duquel le gouvernement fédéral finance globalement les provinces afin de leur laisser toute latitude dans le choix, l'établissement et le maintien de services de santé qui complètent ceux des programmes d'assurance-maladie. Le programme SCS englobe les soins dans les centres de convalescence, dans les centres d'accueil et dans les hôpitaux psychiatriques convertis, ainsi que les soins de santé à domicile et dans les cliniques pour patients externes.

Aux États-Unis, une loi sur la rééducation adoptée en 1973 (U.S. Rehabilitation Act) interdit toute mesure discriminatoire de la part des entreprises qui traitent avec le gouvernement fédéral. Le Loi exige que tous les contrats fédéraux de plus de 2 500 $ comprennent une clause d'action positive, par laquelle l'employeur s'engage à ne pas établir de discrimination à l'égard des travailleurs handicapés. Depuis janvier 1976, les employeurs doivent présenter un certificat attestant qu'ils possèdent un programme réel d'embauche des personnes handicapées pour pouvoir obtenir un contrat.

Au Canada, la Commission de l'emploi et de l'immigration (CEI) fournit des services d'experts-conseils pour organiser des programmes d'action positive. Ces personnes sont en mesure de comprendre la nature de chaque entreprise et d'adapter un programme d'action positive à ses besoins. La CEI remplit ce mandat dans le cadre du programme des contrats fédéraux. Les sociétés de la Couronne et les entreprises qui reçoivent des contrats sont ainsi encouragées à adopter un programme d'action positive.

En vertu des ententes conclues avec les territoires et toutes les provinces, à l'exclusion du Québec, le gouvernement fédéral assume 50 pour 100 des frais engagés par les provinces pour mettre sur pied un programme complet de rééducation professionnelle des handicapés physiques et mentaux. Bien que le Québec ne participe pas à ce programme, une partie importante de ses dépenses de services de rééducation des personnes handicapées est remboursée par le programme fédéral.

En 1978, le ministère fédéral du Travail a adopté un programme destiné à accroître les possibilités d'emploi des handicapés physiques dans le secteur privé. Ce programme met l'accent sur la consultation avec les organismes publics et privés ainsi que sur la mise en oeuvre de projets pilotes en matière d'emploi et d'éducation.

La Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada gère un certain nombre de programmes qui contribuent à accroître les perspectives d'emploi des personnes handicapées, notamment les programmes Extension, Adaptation au travail, Canada au travail, ainsi que des programmes de formation industrielle et d'aide à la création locale d'emplois.

Le Congrès canadien du travail est la centrale syndicale la plus importante du pays car il regroupe plus de cents syndicats nationaux et internationaux représentant 2,3 millions de membres. Son service de programmes sociaux et communautaires recherche actuellement des moyens pour inciter les entreprises à ouvrir leurs portes aux personnes handicapées.

Le ministère des Affaires des anciens combattants administre, à Toronto et à Montréal, des ateliers protégés à but non lucratif. Ceux-ci sont en étroite relation avec le Corps canadien des commissionnaires qui place de nombreux handicapés.

Sous la pression de l'opinion publique, la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada a lancé un programme expérimental de subventions salariales afin d'encourager le secteur privé à employer des handicapés mentaux ou moteurs.

Le 16 février 1981, le Comité parlementaire spécial sur l'infirme et l'handicapé, présidé par David Smith, a présenté son rapport à la Chambre des communes. Les 130 recommandations du rapport, intitulé Obstacles, couvrent tout l'éventail des questions liées aux personnes handicapées et à leur lutte pour l'égalité: droits de la personne, droits civils, emploi, logement, accessibilité des édifices et des installations, transports, éducation, vie dans les établissements sociaux, sports, récréation et loisirs, évolution des attitudes, recherche et développement, établissement de fichiers informatisés, aides et prothèses, population autochtone.

Obstacles à l'accessibilité des services: solutions appliquées

En 1958, le Centre de réadaptation Lethbridge de Montréal a commencé à offrir des services de physiothérapie à domicile et il est aujourd'hui le seul au Québec à offrir aux handicapés moteurs des services multidisciplinaires complets à domicile. Ces services visent à aider les personnes dont les forces physiques sont limitées, à conserver et à améliorer leur capacité fonctionnelle dans leur foyer, et à les préparer, si possible, à une rééducation plus poussée à l'extérieur.

Au Manitoba, un programme de soins continus à domicile (Continuing Care (Home Care) Program) a été lancé le 1er septembre 1974 sous les auspices du ministère de la santé et des services communautaires; il visait les objectifs suivants:

> regrouper les programmes de soins à domicile existants (gouvernementaux et privés) en un service intégré de soins à domicile offerts dans toute la province à l'échelle communautaire;

réunir les ressources nécessaires pour offrir une gamme complète de services répondant aux besoins essentiels des personnes en matière de santé;

intégrer les meilleurs éléments des deux programmes de soins.

Ce programme s'adresse à tous les résidents du Manitoba, quel que soit leur âge, et vise à leur éviter l'hospitalisation ou le placement dans un établissement spécialisé. Les demandes de soins à domicile peuvent venir de n'importe quel membre de la communauté.

A l'extérieur de Winnipeg, ce sont les bureaux locaux du ministère de la Santé et des services communautaires ou les services de santé du district qui administrent le programme. A Winnipeg, les personnes nécessitant des soins de courte durée (moins de 60 jours) sont soignées par les infirmières de l'Ordre de Victoria; pour des soins de longue durée, il faut s'adresser au bureau du ministère de la Santé ou des services communautaires le plus proche.

COTA (Community Occupational Therapy Association) est un organisme de soins de santé à but non lucratif dont le siège est à Toronto, mais qui dessert certaines régions éloignées; il offre toute une gamme de services de thérapie éducative à domicile ou dans un centre communautaire. Créé en 1978, l'organisme a pour objectif de fournir aux personnes handicapées des conseils relatifs à leurs activités quotidiennes et de les aider à bien fonctionner à la maison, au travail ou à l'école.

COTA considère que les appareils orthopédiques permettent dans une large mesure aux personnes handicapées de devenir autonomes et il leur offre la formation, les soins et les conseils nécessaires à l'utilisation de ces appareils. Il dispense un service très personnalisé qui tient compte non seulement de la personne handicapée, mais aussi de son cadre de vie, afin de déterminer comment ce dernier peut être adapté aux besoins.

Les projets Fokus I et II ont été lancés pour offrir une solution durable dans le domaine des logements pour personnes handicapées offrant des services de soins. Ces projets ont été mis sur pied grâce à la collaboration de Manitoba Housing and Renewal Corporation, Ten Ten Sinclair et du programme Home Care.

Fokus I, situé dans un immeuble de faible hauteur de la MHRC à Winnipeg a ouvert ses portes à neuf personnes handicapées en février 1978.

Avec Fokus II, c'est la première fois au Canada que le gouvernement parraine un ensemble de logements adaptés aux personnes handicapées dans un immeuble privé. Les logements, situés au 15, rue Kennedy à Winnipeg, ont pu être occupés à l'automne 1980. La MHRC a financé l'aménagement de 15 logements en plus d'accorder, en collaboration avec la SCHL, des allocations pour le loyer; le programme Home Care coordonne les soins à domicile.

Le personnel de Fokus travaille par équipes, vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine; il aide les locataires pour l'habillement, le lavage et l'entretien ménager. Les locataires handicapés peuvent aussi appeler un membre du personnel s'ils ont besoin d'aide en dehors de leur horaire personnel de soins, mais ils doivent se plier à un horaire très strict pour que le personnel ait le temps de s'occuper de tous.*

A la suite de plaintes au sujet du manque de formation et d'attention des responsables de soins à domicile face aux handicapés, le ministère de la Santé de la Colombie-Britannique a divisé son programme de soins à long terme en deux volets: le "Provincial Homemaker Training Program" et le "Long-Term Care Aide Training Program".

En plus de leur enseigner les connaissances ménagères élémentaires, le premier programme cherche à faire comprendre aux aides l'importance de leur rôle. En faisant preuve d'habilité pour les tâches ménagères comme pour les soins personnels, ils permettent aux handicapés de conserver leur autonomie dans leur propre maison.

Depuis vingt-cinq ans, le Conseil national de recherches s'intéresse activement à la recherche et au développement dans le domaine du génie biomédical; il a été un pionnier dans la conception d'aides techniques pour les aveugles. La création à Toronto d'une équipe spécialisée en technologie de la rééducation lui permet maintenant d'offrir aux handicapés des aides techniques ultra-modernes. En 1977, la section de génie médical du CNR a parrainé un atelier sur les aides à la communication dont on peut obtenir le compte rendu. En ce moment, cette même section supervise un contrat accordé à Norpack de Pakenham (Ont.) pour la mise au point d'un terminal "Blissymbol" à partir d'un téléviseur courant. Le CNR a également conçu le "Comhandi" qui permet aux personnes très handicapées de communiquer grâce à un manche, à une grille de répérage et à une machine à écrire.

Le CNR publie un inventaire complet et très intéressant de tous les travaux de recherche en génie biomédical actuellement en cours au Canada. Cet inventaire, qui est mis à jour chaque année, contient des renseignements sur tous les appareils et aides à l'intention des personnes handicapées, notamment de celles qui ont des difficultés de communication.**

Bell Canada et Northern Telecom fournissent des services et matériels spéciaux aux personnes souffrant de lésions cérébrales, de cécité, de défaut permanent de l'ouïe, de difficultés d'élocution et de troubles moteurs. Bell Canada a publié un document intitulé: Annuaire des aides de télécommunication pour les personnes handicapées.

---

* Reportage publié dans le Winnipeg Free Press du 18 août 1981.

** Les handicapés au Canada (Édition revue), publié en 1981 par Santé et Bien-Être Canada, Ottawa

Les appareils les plus utilisés sont les appareils de télécommunication pour les sourds (TTD) et les systèmes connus sous le nom de TTY. Le TTD permet aux sourds de faire des appels téléphoniques en se servant de lignes normales. Le TTY est un système TTD utilisant un coupleur qui assure la transcription phonétique des signaux électriques d'un télétype. Un téléimprimeur démodé est transformé pour écrire lentement, puis branché à un coupleur acoustique qui transforme les signaux électriques émis par télétype en beeps acoustiques acheminés par les fils téléphoniques. Le coupleur récepteur retransforme les signaux électriques qui, à leur tour, actionnent le télétype.

On installe un nombre croissant de TTD pour recevoir les appels de détresse dans les postes de police, les services de secours et les hôpitaux. De nombreux centres communautaires disposent aussi d'un service téléphonique TTY-TTD. Celui de la Société canadienne de l'ouïe, grâce à l'aide de bénévoles, retransmet messages et demandes. En outre, la société publie chaque année un annuaire national des abonnés du service TTY-TTD.

Le ministère fédéral des Communications a participé au financement de la recherche et du développement du Visuor, appareil qui permet aux handicapés de la parole et de l'ouïe de se servir du téléphone. Il a également contribué à l'élaboration d'une politique sur les services de lecture par radio, à l'intention des aveugles et des handicapés et a parrainé les recherches de l'Université Saint-Paul d'Ottawa. Dorénavant, il poursuivra activement l'adoption de politiques sociales destinées à promouvoir le droit des personnes handicapées aux mêmes services d'information et de loisir que les autres citoyens.

La Blissymbolics Communication Foundation de Toronto, en collaboration avec le Crippled Children's Centre de l'Ontario, participe activement à la recherche et au développement dans le domaine des communications chez les enfants muets et handicapés moteurs.*

De nombreux utilisateurs de prothèses auditives communiquent très bien avec une seule personne ou en petit groupe, mais éprouvent des difficultés lorsqu'ils sont dans un gros groupe, éloignés du locuteur ou dans un milieu bruyant. La Société canadienne de l'ouïe préconise l'utilisation d'un système FM personnel qui peut les aider dans ces cas-là, en augmentant la portée "réception" de leur prothèse et un réduisant la distortion des signaux.

La personne que l'utilisateur veut entendre porte un émetteur suspendu à son cou ou accroché à une poche ou à la ceinture et relié à un micro de revers. L'utilisateur de la prothèse auditive porte un collier relié à un récepteur qu'il peut accrocher à la ceinture ou mettre dans son sac ou sa poche. La

---

* Les handicapés du Canada (Édition revue), publié en 1981 par Santé et Bien-Être Canada, Ottawa.

voix du locuteur lui parvient comme s'il n'était qu'à quelques centimètres.

Un système FM personnel permet de communiquer avec le chef de chantier ou le superviseur, même avec le serre-tête antibruit. Ce système peut servir entre autres à:

- voyager en automobile
- communiquer d'une pièce à l'autre
- regarder la télévision
- communiquer de l'intérieur à l'extérieur de la maison
- entendre les pleurs d'un bébé.*

Télidon est une invention récente qui, pour les personnes handicapées, deviendra probablement aussi populaire et utile que la télévision. C'est une petite boîte noire qui, posée sur le récepteur de télévision, a toutes sortes d'usages et de fonctions. Relié à un gros ordinateur central, Télidon peut communiquer à l'abonné des renseignements sur une foule de sujets allant de l'annuaire téléphonique à l'achat sur catalogue ou à l'assistance juridique.

Comme dans le cas d'une banque de données, l'information disponible dépend des données d'entrée. Celles-ci étant actuellement limitées, le nombre et la qualité des renseignements offerts s'en ressentent. Toutefois, il sera sans doute possible un jour de commander par catalogue dans les magasins à rayons et les épiceries. Les articles apparaîtront sur l'écran et l'abonné pourra les commander en entrant au clavier le numéro de sa carte de crédit. Les méthodes d'enseignement évolueront sans doute aussi. Non seulement les micro-ordinateurs pourront reproduire le texte d'un article apparaissant à l'écran, mais ils pourront aussi reproduire les images sur une sortie d'imprimante. Les banques de données installées dans les centres urbains seront raccordées au réseau Télidon pour fournir de plus en plus de renseignements.

Commentaires

Il est important de reconnaître que, pour les personnes handicapées, une foule d'éléments influent sur les problèmes reliés à l'accessibilité des services et à l'autonomie. Le moindre n'est certainement pas le système actuel de prestations. Même dans un environnement intérieur ou extérieur très accessible, les personnes handicapées continueront à avoir une qualité de vie moindre si elles disposent de revenus insuffisants.

Par exemple:

> les personnes handicapées n'ont souvent pas la possibilité de chercher et d'obtenir un emploi, car cela suppose généralement au départ des frais de transport et d'habillement;

---

*Société canadienne de l'ouïe

les travailleurs handicapés doivent souvent dépenser de fortes sommes pour remplir leurs fonctions et ils doivent renoncer à leurs prestations et à d'autres formes d'aide;

les locataires handicapés n'ont souvent pas la possibilité d'habiter dans le quartier de leur choix, parce qu'ils ne peuvent pas payer les loyers exigés et qu'ils sont assujettis à des restrictions relatives aux subventions de logement qui constituent parfois une partie de leur revenu;

le moyen de transport que les handicapés utilisent est souvent déterminé par leur revenu; il en va de même pour la fréquence et le motif des déplacements;

étant donné que les prestations ne tiennent pas compte des activités de loisir, les personnes handicapées sont très limités quant aux installations, programmes ou services qu'elles peuvent s'offrir.

Les obstacles dus à l'attitude des handicapés d'une part, et des non handicapés d'autre part représentent un problème majeur. Ce problème est toutefois largement amplifié lorsque c'est l'environnement matériel qui détermine ce qui est normal et ce qui ne l'est pas. Traditionnellement, on a aménagé des bâtiments et leurs abords pour des personnes jouissant de leur pleine capacité physique. Par conséquent, si l'on veut obtenir des services plus efficaces et une meilleure utilisation du cadre communautaire, il faut que les secteurs en cause communiquent entre eux notamment: l'habitation, le transport, l'éducation et les services sociaux.

Moyennant certaines modifications mineures, la plupart des activités et installations peuvent devenir accessibles. Il existe des personnes handicapées qui participent à toutes les entreprises humaines imaginables, certaines avec des résultats exceptionnels. Il ne s'agit pas tellement pour elles de surmonter une incapacité, que d'empêcher qu'elle constitute un handicap, grâce à un environnement approprié et à un bon climat social.

Les programmes de soins personnels à domicile ou d'entretien ménager peuvent devenir beaucoup moins nécessaires grâce à des appareils spéciaux. Toutefois, même avec l'aide d'appareils très perfectionnés, les personnes handicapées devront toujours recevoir de l'aide de personnel compétent pour fonctionner efficacement dans leur logement ou leur communauté. La distribution de tels appareils peut cependant entraîner la mise sur pied de programmes appropriés qui créeraient moins de dépendance, ce qui serait bon pour les handicapés et les responsables des services.

En outre, une assistance technique sous forme d'aides à la communication peut maintenir ou accroître l'autonomie des personnes handicapées. Les aides peuvent compenser, jusqu'à un certain point, leur incapacité et leur permettre de participer plus librement aux activités quotidiennes de la vie communautaire.

On constate dans la plupart des provinces, sauf au Manitoba, qu'on a tendance à isoler les services professionnels de soins ou d'assistance à domicile, des services non professionnels. Il résulte de cette situation, une hiérarchisation des soins, qui peut avoir un retentissement sur les priorités financières comme sur la qualité et la pertinence des services.

Pour que tous reçoivent des soins appropriés et continus, quel que soit l'endroit, il est indispensable d'adopter des lois exhaustives et d'uniformiser les critères d'admissibilité. Les services de santé ne peuvent être efficaces s'ils sont coupés des autres grands services médicaux et sociaux. Par conséquent, pour réaliser des communautés accessibles, il faut considérer tout l'éventail des services de soins et d'assistance lors de l'élaboration des politiques, des lois et des programmes qui touchent les personnes handicapées.

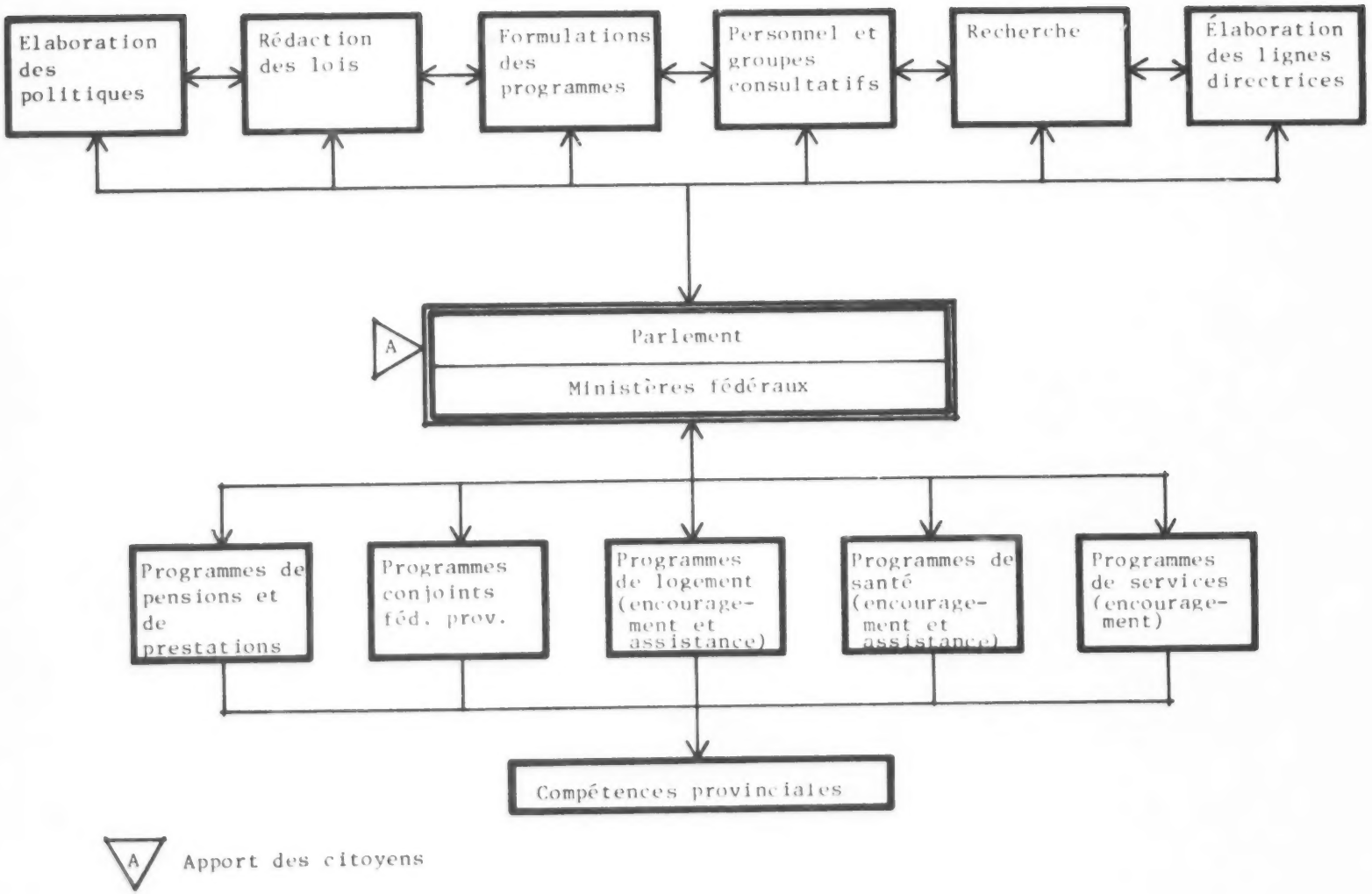
Elaboration des politiques
Rédaction des lois
Formulations des programmes
Personnel et groupes consultatifs
Recherche
Élaboration des lignes directrices
A
Parlement
Ministères fédéraux
Programmes de pensions et de prestations
Programmes conjoints féd. prov.
Programmes de logement (encouragement et assistance)
Programmes de santé (encouragement et assistance)
Programmes de services (encouragement)
Compétences provinciales
A
Apport des citoyens

Figure 5

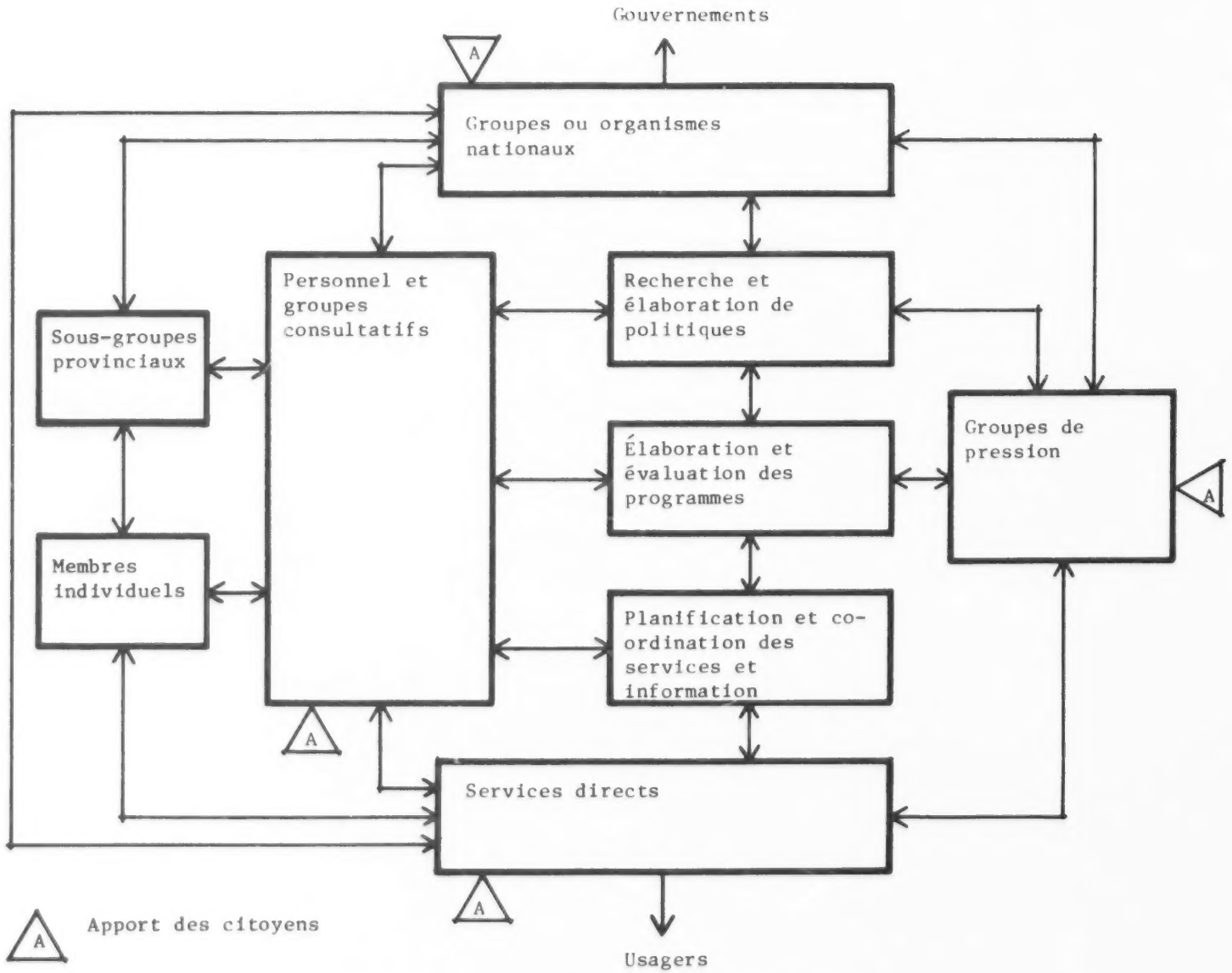
Gouvernements
A
Groupes ou organismes nationaux
Personnel et groupes consultatifs
Recherche et élaboration de politiques
Sous-groupes provinciaux
Élaboration et évaluation des programmes
Groupes de pression
A
Membres individuels
Planification et co-ordination des services et information
A
Services directs
A
A
Apport des citoyens
Usagers

Figure 6

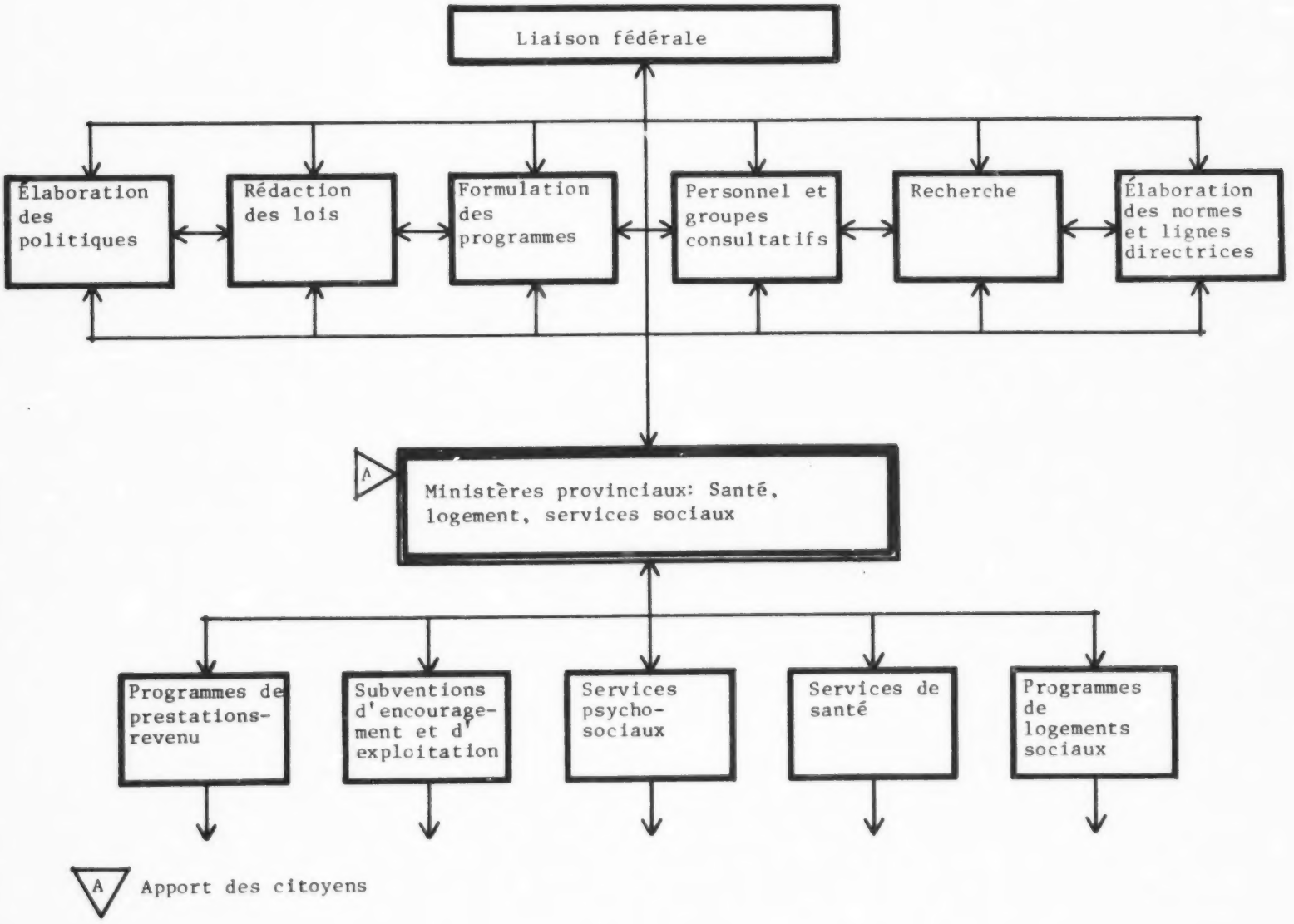
Liaison fédérale
Élaboration des politiques
Rédaction des lois
Formulation des programmes
Personnel et groupes consultatifs
Recherche
Élaboration des normes et lignes directrices
A
Ministères provinciaux: Santé, logement, services sociaux
Programmes de prestations-revenu
Subventions d'encouragement et d'exploitation
Services psycho-sociaux
Services de santé
Programmes de logements sociaux
A
Apport des citoyens

Figure 7

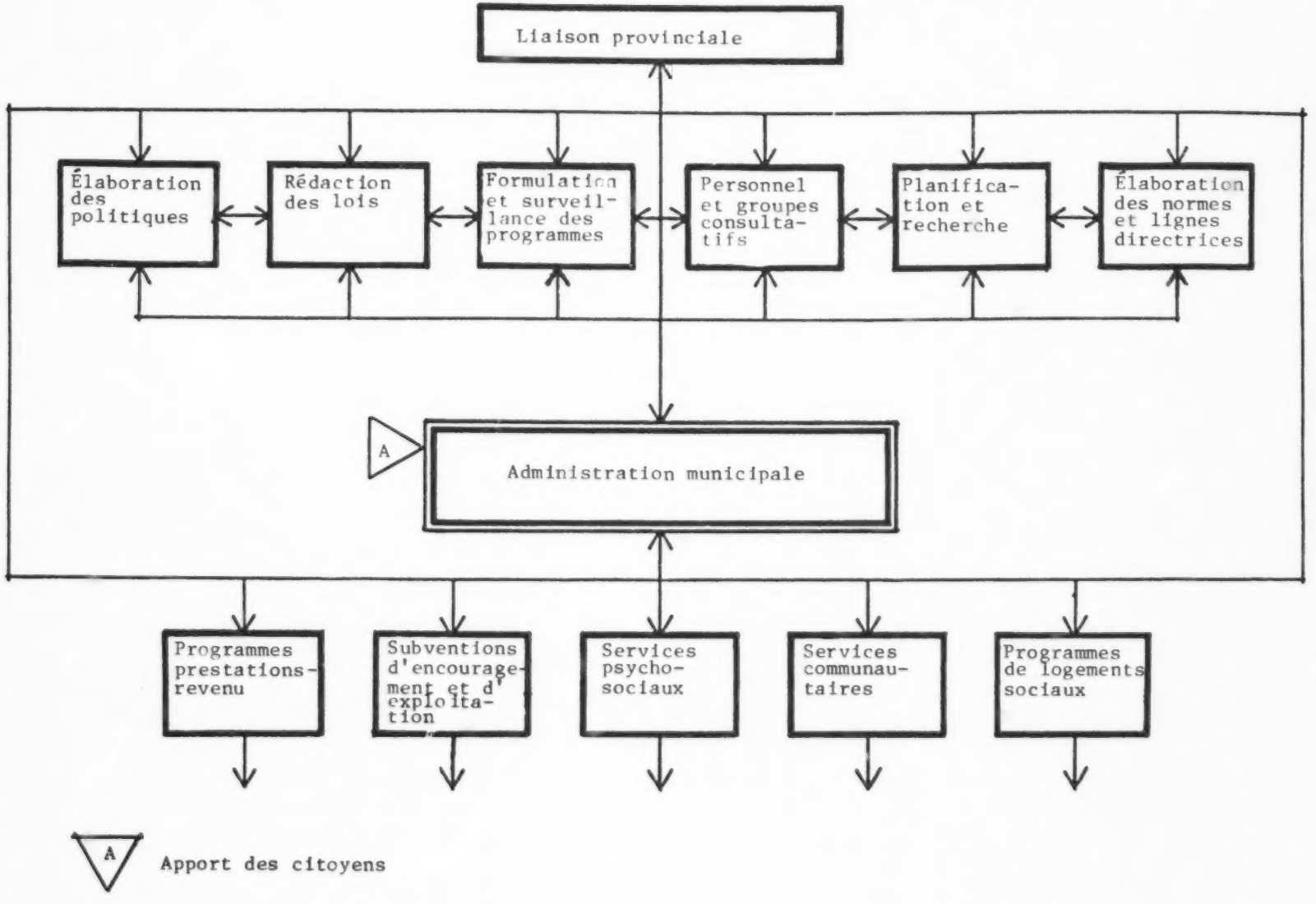
Liaison provinciale
Élaboration des politiques
Rédaction des lois
Formulation et surveillance des programmes
Personnel et groupes consultatifs
Planification et recherche
Élaboration des normes et lignes directrices
A
Administration municipale
Programmes prestations-revenu
Subventions d'encouragement et d'exploitation
Services psycho-sociaux
Services communautaires
Programmes de logements sociaux
A
Apport des citoyens

Figure 8

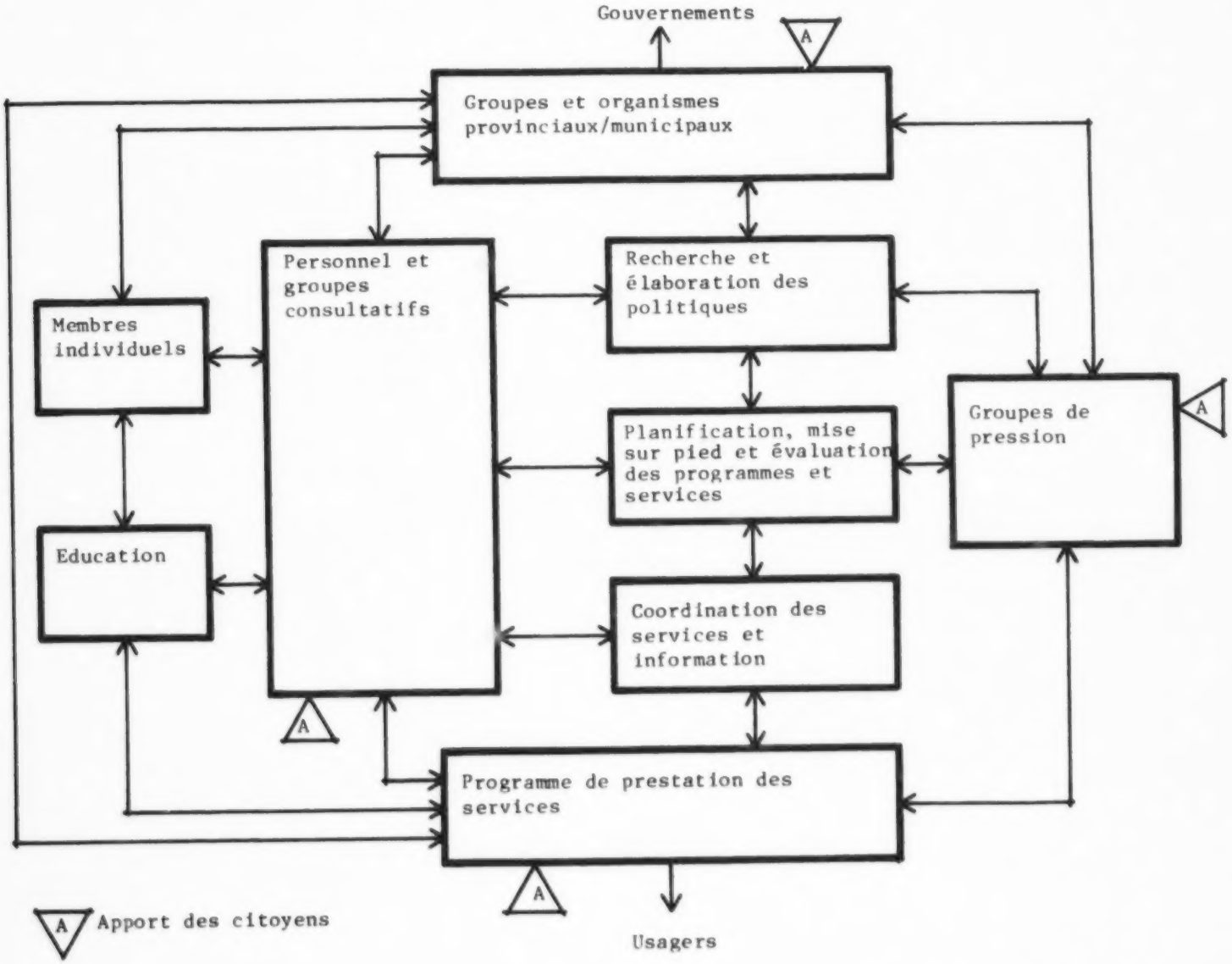
Gouvernements
A
Groupes et organismes provinciaux/municipaux
Personnel et groupes consultatifs
Recherche et élaboration des politiques
Membres individuels
Planification, mise sur pied et évaluation des programmes et services
Groupes de pression
A
Education
Coordination des services et information
A
Programme de prestation des services
A
A Apport des citoyens
Usagers

Figure 9

RÉSUMÉ DES PRINCIPES

Un milieu communautaire bien aménagé doit permettre aux personnes handicapées d'avoir accès à tout un éventail de services et de possibilités et de pouvoir en profiter, notamment:

- les logements (tous les types)
- les possibilités d'emploi
- les services sociaux et les services d'aide
- les services de santé
- l'éducation et la formation professionnelle
- les services de vente en gros et au détail
- les loisirs et les activités récréatives.*

L'accessibilité de ces installations et services peut être obtenue grâce à la cohésion des moyens de transports, des voies piétonnes et des terrains qui entourent les bâtiments.

Les planificateurs sociaux, dont les fonctions complémentent le rôle traditionnel des urbanistes, doivent veiller à ce que la communauté satisfasse aux besoins matériels et sociaux de tous les résidents handicapés et leur offre les services qui leur sont nécessaires. (Voir figure 10).

PRINCIPE I: ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR

LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À L'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET POUVOIR EN PROFITER.

Il faut établir des critères d'aménagement de l'environnement qui conviennent à tous les types d'incapacités.

Il faut intégrer ces critères d'aménagement ainsi que des lignes directrices dans les règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux appropriés et les faire appliquer au niveau local.

Il faut intégrer des mécanismes juridiques de surveillance et d'application des règlements municipaux dans la réglementation provinciale ou municipale appropriée.

Tous les paliers administratifs doivent bien connaître les préoccupations des organismes de planification sociale et les éléments qui les favorisent.

Les éléments matériels des plans d'urbanisme doivent démontrer une connaissance et une prise en compte des principes de planification sociale.

---

* D'autres études et publications de la SCHL traitent des logements nécessaires aux personnes handicapées.

Les multiples éléments de l'environnement extérieur doivent être conçus de façon à favoriser leur accessibilité et leur utilisation par les personnes handicapées.

PRINCIPE 2: TRANSPORTS EN COMMUN

LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À TOUS LES MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN ET AUX INSTALLATIONS CONNEXES ET POUVOIR EN PROFITER.

Tous les moyens de transport en commun doivent assurer la coordination des déplacements entre les logements, les voies piétonnes et les services essentiels ou souhaités.

L'expression "accès raisonnable" doit être définie d'une façon qui convienne aux personnes handicapées, aux responsables des transports et au grand public.

Il faut établir une législation uniforme qui garantisse un "accès raisonnable" aux réseaux de transport qui relèvent de l'administration provinciale ou municipale.

Il faut établir des critères de conception ou d'aménagement qui conviennent à tous les types d'incapacités et les intégrer à la réglementation provinciale ou municipale appropriée.

Il faut favoriser l'interaction entre les réseaux de transport en commun et les transports parallèles.

L'emplacement des points de correspondance et le tracé des itinéraires doivent convenir aux besoins de la communauté desservie.

Les véhicules (autobus et tramways) et les réseaux de surface, les véhicules et les réseaux de transport parallèle ainsi que les installations connexes doivent être aménagés ou modifiés de façon à permettre un "accès raisonnable" aux personnes handicapées.

Tous les moyens de transport doivent respecter les normes reconnues en matière de sécurité, de qualité et de rendement.

Tous les employés des transports en commun et des transports parallèles doivent recevoir une formation qui leur permettre d'aider les voyageurs handicapés.

PRINCIPE 3: TRANSPORTS INDIVIDUELS

LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT POUVOIR PLUS FACILEMENT ACCÉDER AUX MOYENS DE TRANSPORT INDIVIDUELS ET AUX PARCS DE STATIONNEMENT ET DOIVENT POUVOIR EN PROFITER.

Les moyens de transport individuels et les parcs de stationnement doivent être accessibles aux personnes handicapées et constituer une solution de rechange valable face aux transports en commun.

Le gouvernement fédéral doit élaborer une politique qui définisse des normes minimales en matière de sécurité, de qualité et de rendement pour les automobiles modifiées à l'intention des personnes handicapées.

Il faut établir des normes touchant les commandes et les autres modifications de chaque marque d'automobile.

Des fonds provinciaux/municipaux doivent servir à financer la modification des automobiles personnelles selon les besoins.

La législation régissant les permis et l'exploitation des taxis doit être modifiée afin de favoriser une utilisation plus efficace de ces services.

Les règlements de stationnement municipaux doivent prévoir le stationnement des véhicules des personnes handicapées.

Les parcs de stationnement doivent être aménagés de façon à recevoir des conducteurs handicapés et leur véhicule.

Des mécanismes d'application et de surveillance des règlements de stationnement en faveur des passagers handicapés doivent être intégrés à la réglementation appropriée.

PRINCIPE 4: INSTALLATIONS ET BÂTIMENTS PUBLICS

LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT POUVOIR AVOIR ACCÈS AUX BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS OUVERTS AU PUBLIC ET POUVOIR EN PROFITER.

Tous les bâtiments et installations qui abritent des services essentiels ou avantageux doivent être facilement accessibles au moyen des transports collectifs ou individuels et des voies piétonnes.

Les codes du bâtiment, provinciaux ou municipaux, doivent être revus et corrigés de façon à tenir compte des critères d'aménagement appropriés à tous les types d'incapacité.

Les codes du bâtiment, provinciaux ou municipaux, doivent être revus et corrigés de façon à favoriser l'accessibilité d'un plus grand nombre de types de bâtiments.

Il faut adopter des dispositions législatives qui favorisent la modification des bâtiments anciens de façon à les rendre accessibles aux personnes handicapées.

Des mécanismes légaux d'application et de surveillance des normes d'accessibilité doivent être prévus dans la législation appropriée.

Les éléments matériels, les commodités et l'ameublement des bâtiments publics doivent être accessibles aux personnes handicapées qui doivent pouvoir en profiter.

PRINCIPE 5: SERVICES

LES PERSONNES HANDICAPÉES DOIVENT AVOIR ACCÈS À TOUS LES SERVICES ET POSSIBILITÉS DE LEUR COMMUNAUTÉ ET POUVOIR EN PROFITER.

Tout ce qui a trait à l'accessibilité des bâtiments, à l'habitation, aux services sociaux ainsi qu'aux services de santé, d'éducation et de formation professionnelle doit être intégré à la planification sociale de la communauté.

Il faut mettre en place des mécanismes de planification globale entre les ministères et les services.

Les personnes handicapées doivent avoir accès à tous les services et commodités et être libres de les utiliser à leur gré.

Il faut établir un ensemble complet et uniforme des soins de santé qui normalise les conditions d'admissibilité, les coûts et la réciprocité des services et prestations d'une province à l'autre.

Il faut établir un réseau d'aide aux personnes handicapées qui regroupe les organismes provinciaux/municipaux et les responsables de services des secteurs public et privé.

Tous les programmes d'aide financière et de soins dont les personnes handicapées ont besoin à domicile doivent être appropriés, disponibles, permanents et transférables.

Des programmes d'action positive doivent être adoptés dans tous les lieux de travail publics et privés.

Tous les frais extraordinaires supportés par les personnes handicapées embauchées doivent être remboursés grâce à une législation appropriée.

Les personnes handicapées doivent bénéficier des aides techniques dont elles ont besoin pour leurs études, leur formation professionnelle ou leur vie quotidienne.

Les programmes de prestations-revenu et de prestations supplémentaires doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées et leur fournir un revenu suffisant.

Il faut intégrer les services d'information et les offrir à tous, y compris les personnes handicapées.

STRUCTURE DE LA PLANIFICATION COMMUNAUTAIRE

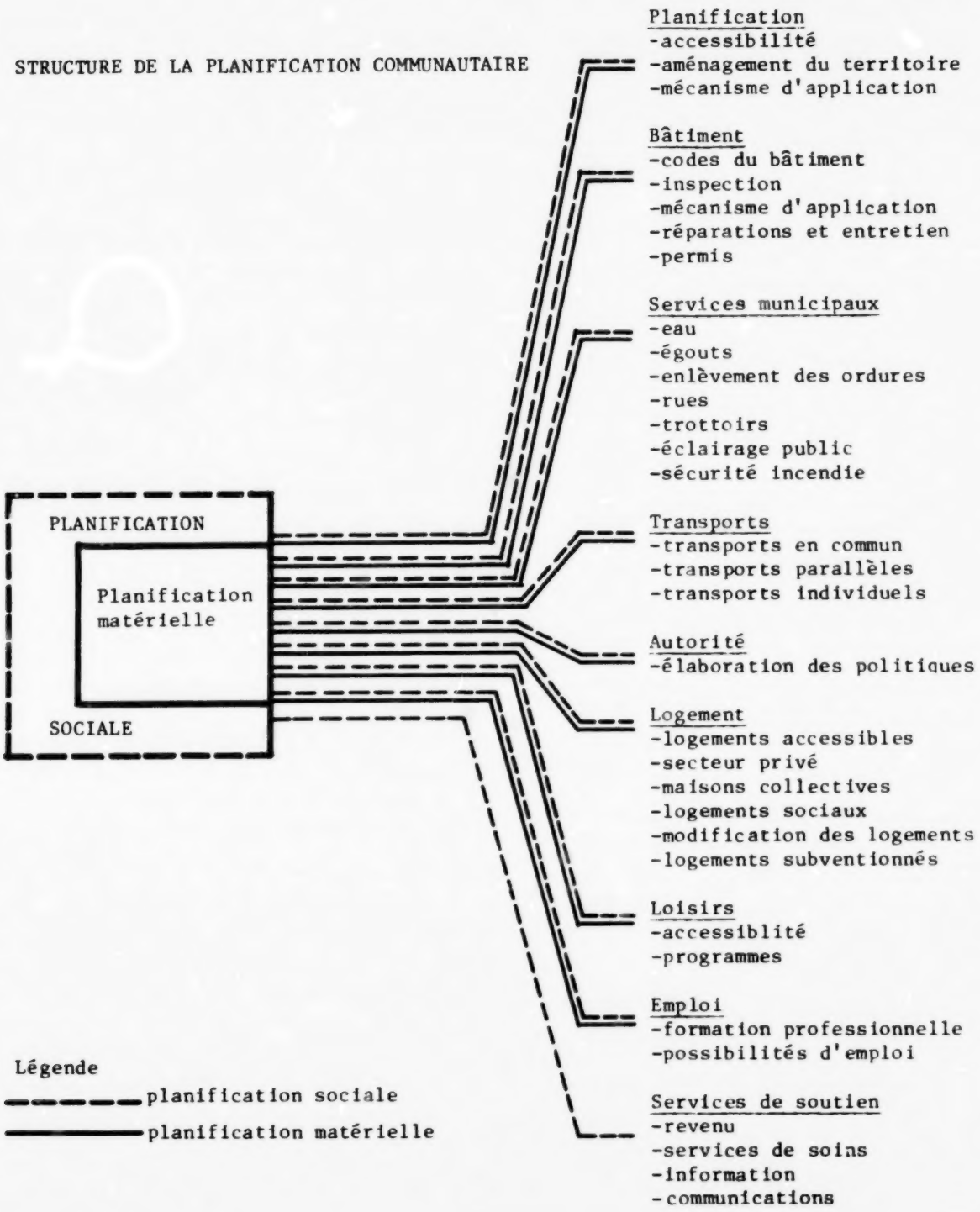

Figure 10

POOR

QUALITY

ORIGINAL